



BETRACHTUNGEN

DES

ANTON RITTER RAWICZ

VON

MYSŁOWSKI,

ÜBER

DEN GETREIDEHANDEL

AUS GALICIEN NACH

ODESSA.

<36634114540016

<36634114540016

Bayer. Staatsbibliothek

BETRACHTUNGEN

DES

ANTON RITTER RAWICZ

von

MYSZOWSKI,

galizischen Landstandes, Grundherrn von Koropiec, Mykietyńce,
dann der Güter Zubrzec, Scianka und Żyżnomierz
Stanisławower Kreises,

über

**DEN GETREIDEHANDEL AUS GALI-
ZIEN NACH ODESSA,**

und über

Die Einführung einer Dampfschiffahrt auf dem Dniester einst-
weilen von Koropiec nach Odessa, und nach Regulirung
des oberen Theiles dieses Flusses, von dem Dorfe
Rozwadow aus, bis in das schwarze Meer.



LEMBERG,

GEDRUCKT BEI PETER PILLER,
1844.

81.

84483

BETRACHTUNG

DES

ASTON KITTER RAWICK

VON

WEYSE

geographischen Landeskunde, Grundrissen von Topographie, Hydrographie,
dann der Güter Natur, Soziale und Ökonomie
Statistik von Weisse

über

DEN GETREIDEHANDEL AUS GALI-
ZEN NACH ODESSA,

und über

Die Einführung einer Dampfschiffahrt auf dem Danaster einst-
weilen von Kropice nach Odessa, und nach Herkunfts-
des oberen Theiles dieses Flusses, von dem Dniepr
Kowadow aus, bis in das schwarze Meer.

Bayerische
Staatsbibliothek
München

LEWIS

GEGRÜNDET VON PETER PILLER

1844

Eingang.

Es unterliegt keinem Zweifel, dass, wenn wir in Galizien auch noch mehr Getreide erzeugten, und für dessen vortheilhaften Absatz, wie dieses leider bisher immer der Fall war, keine geeigneten Marktorthe hätten, all' unser Streben fruchtlos bleiben, und unser, ausschliessend dem Ackerbaue gewidmeter Wirthschaftsbetrieb immermehr in Verfall gerathen müsste, weil die, dem Ackerbaue geopfertten Bemühungen, Arbeitskräfte und Kosten sich nie lohnen würden.

Und doch hat die gütige Natur, die unser Land so reichlich mit den schönsten Gegenden und mit dem fruchtbarsten Boden ausstattete, dasselbe mit grossen Flüssen bedacht, welche hier entspringend, in verschiedenen Richtungen ihr Gewässer in zwei entgegengesetzte Meere ergiessen. Unter ihnen ist es die Weichsel, die Mutter der Ströme Polens, die nach Aufnahme des schiffbaren San- und Bugflusses, mit einer Menge kleinerer und grösserer Gewässer, in das baltische Meer ausmündet. Ihr an Wichtigkeit zunächst eilt auf der andern Seite des europäischen Bergrückens in prächtiger Fülle der schäumende Dniester mitten durch das fruchtreiche Podolien dem schwarzen Meere zu. *)

*) Der Dniester beginnt bei dem Dorfe Dniestrzyk dubowy, nahe am Ursprung des Flusses San im Samborer Kreise:

Beim Anblick dieses herrlichen Stromes muss wohl die Frage sich aufdringen, warum er bis nun nicht benützt und schiffbar gemacht wurde? Dass die Schifffahrt auf dem Dniester kein Hirngespinnst, sondern vielmehr ein leicht zu verwirklichender Gedanke sey, bewiesen die mit dem erwünschtesten Erfolge gelohnten Unternehmungen einzelner Individuen. Ich gehe nicht auf jene, weit hinter uns liegende Zeiten zurück, wo der Dniester die Gränze zwischen Polen und dem türkischen Reiche bildete, wo Odessa noch nicht bestand, und wo wegen fortdauernden Einfällen der Tartaren die damahlige Regierung und die Anwohner des Dniesters Festungen zur Abwehr zu bauen genöthiget waren, sohin nicht daran denken konnten, den Fluss im Interesse des Handels schiffbar zu machen. Gleichwohl gibt Polens Geschichte Zeugniß, dass die Pro-

Er fließt zuerst ostwärts, dann östsüdlich, nimmt mehrere Gebirgswässer auf, und weiterhin münden von beiden Ufern verschiedene Flüsse in ihn ein; und zwar vom linken Ufer: der Mszaniec, Strwiąż, die Wereszyca, Szezérka, Żubrza, der Swirz, die Lipa gniła und złota, der Koropiec, Barysz, die Strypa, Dzuryn, Duba, Seret, Hnielawa, Zbrucz; vom rechten Ufer der Stryj, die Swica, Siwka, Łukiew, Bystrzyca mała und wielka, Worona, Kłodnica, Tłumaczek u. s. w.

Hart an der Einmündung der Zbruczflusses bey Okopy, verlässt der Dniester Galizien, nachdem er das Land in einem Laufe von 141 Meilen durchflossen, scheidet die Bukowina und Moldau von Galizien, bildet sodann die Gränze zwischen der Moldau und der Ukraine, und fällt nahe bey Ackiermann in Bessarabien, das vormahls im Besitze der Tartaren war, in das schwarze Meer. Die ganze Länge des Dniesterflusses beträgt 196 Meilen. Eine Beschreibung des Dniesters, vorzüglich in seinem Laufe durch Galizien lieferte Professor Michael Stöger in dem Beiblatt der Lemberger polnischen Zeitung (Rozmaitości) im Jahre 1834 Nro. 12 und 13. Er gibt seine Länge vom Ursprung bis

dukte der polnischen und russischen Provinzen von jeher auf dem Dniester nach Konstantinopel und in den Archipel *) verschifft wurden. Tractate mit der Pforte aus den Jahren 1486 (der Friede zwischen Polen und dem Sultan Bajazet geschlossen durch Nicolaus Firlej) 1621 (Tractat vom Chocim) 1676 (Tractat von Żurawno) 1699 (Friede von Carlowitz) verbürgten die Freiheit und Sicherheit dieser Schifffahrt. Der Kardinal Commendoni, päpstlicher Legat unter Sigismund August gab nach einer, durch Wolhynien, Podolien und Rothreussen gemachten Reise diesem Könige und den Ständen den Rath, eine eigene Stadt am Dniester mit Handelsleuten und Fruchtspeichern zu errichten, um die Verschiffung des Getreides in das schwarze Meer zu fördern. Venedig war zum Eingehen einer Handelsverbindung geneigt, die Pforte sicherte Freiheit diesem Handel zu; allein die Sache wurde nie ins Werk gesetzt.

zur Ausmündung mit 152 Meilen an, wovon 90 auf den russischen, und 62 auf den galizischen Theil entfallen. Von Koropiee bis an die russische Gränze hat der Dniester einen Lauf von 30 Meilen.

Vinzenz Pol schätzt in dem nämlichen Beiblatte der Lemberger polnischen Zeitung vom Jahre 1842 unter der Aufschrift »Rückblick auf die nördlichen Gewässer der Karpathen, den ganzen Lauf des Dniesters vom Ursprung bis zur Ausmündung auf 180 Meilen (sohin mit einer Differenz gegen Stögers Berechnung von 22 Meilen) und zwar in gerader Strömung auf 81, in den Serpentinien und Krümmungen auf 49 Meilen. Nach den neuesten und verlässlichsten Berechnungen hingegen (siehe unten §. 24) beträgt der ganze Lauf des Dniesters vom Ursprunge bis zu seiner Ausmündung 196 Meilen, von denen 74 auf Galizien kommen.

*) Długosz, Kromer und Bielski schreiben, dass im Jahre 1415 der griechische Kaiser Emanuel II. und der Patriarch von Konstantinopel, Gesandte an den König Ladislaus Jagiełło mit der Bitte abgeschickt haben, ihr

Ich wende mich zu den Unternehmungen, welche mit allem erwünschten Erfolge in den letzten 50 Jahren gemacht wurden. Weiland Thaddäus Czacki, voll edlen Eifers für alles Nützliche und Gute für sein Vaterland, untersuchte das Dniesterbette, und da er es zur Schifffahrt geeignet erkannte, liess er durch Johann Möller den Lauf des Flusses und seine Tiefe technisch aufnehmen. Seine preiswürdigen Bestrebungen wegen Errichtung einer Handelsgesellschaft zur Getreideverschiffung in das schwarze Meer scheiterten jedoch an den politischen Stürmen der damaligen Zeit. Die österreichische hohe Regierung, auf die Beschiffung des Dniesters dadurch aufmerksam gemacht, dass schon von lange her Ladungen mit Salzsola aus Galizien auf demselben nach Zwaniec verführt wurden, verordnete, wie in früherer, so auch zu verschiedenen Malen in unserer Zeit zuerst die Nivellirung des untern Theils des Dniesters, und später im Jahre 1796 trug sie dem Strassenkommissär Zappe eine Fahrt nach Odessa auf. Auf einem dazu eingerichteten, mit Wein und andern Waaren befrachteten Fahrzeuge schiffte Zappe von Zaleszczyki nach Ovidiopol hinab. Die Hin- und Rückfahrt war in etlichen Wochen vollbracht. Die Länge des Fahrzeuges betrug 84, die Breite 14 Schuh, im Wasser ging es 18 Zoll tief; und die Fahrt wurde absichtlich bei sehr niedrigem Wasserstande unternommen. Noch früher im Jahre 1785, versuchte weiland Graf Valerian Dziedu-

Reich mit Getreide zu unterstützen, da in jener Zeit das Kaiserthum von den Türken mit dem Untergange bedrohet war. Ladislaus liess sogleich Getreide in den Koczubeischen Hafen am schwarzen Meere abstellen, welcher Hafen so wie die Stadt Oczakow nach Bielski damahls zu Polen gehörte. Sarnicki berichtet, dass mehrere Inseln im Archipel in vormahligen Zeiten mit polnischem Getreide versorgt wurden, welches ihnen auf dem schwarzen Meere zugeführt worden ist.

szycki mit einer Ladung eigenen und von mehreren polnischen Gutsbesitzern erkauften Weizens von Ladawa aus die Fahrt auf dem Dniester nach Odessa und zurück, worüber er dann Bericht erstattete. *)

Im Jahre 1804 befrachtete, durch jenen Erfolg aufgemuntert, der Lemberger Handelsmann Franz Karl Bauer drei Fahrzeuge zu 32 bis 35 Ellen Länge, und 6 bis 7 Ellen Breite, wie man sich deren dazumahl bei der Elbeschiffahrt bediente, schiffte sich bei dem, nur 4 bis 5 Meilen von Lemberg entfernten Orte Rozwadów **) nach Odessa auf dem Dniester ein, und brachte nicht nur seine Ladung glücklich dahin, sondern auch seine Galeeren mit reicher Rückladung nach Rozwadów zurück. Die Abfahrt geschah am 25. April; am 13 Tage legte Bauer im Jampol bey, und von da, langte er in eilf, folglich zusammen innerhalb 24 Tagen in Odessa an. Er brachte nicht nur seine ganze Fracht glücklich dahin, sondern er belastete auch seine Fahrzeuge für die Rückreise, aber eben deshalb kehrte er erst in 112 Tagen nach Rozwadów zurück, obgleich er seine Fahrzeuge durch Menschen und Pferde auf Treppelwegen in der Rückfahrt ziehen liess.

*) Siehe das Blatt »Przyjaciół Ludu« (Volksfreund) Nro. 9, 10 und fgg. Jahrgang 1843, wo der Bericht darüber unter dem Titel: »Reise Behufs der Erforschung der Schiffbarkeit des Dniesters unternommen im Jahre 1785 von Valerian Grafen Dzieduszycki« abgedruckt ist. Seine Fahrzeuge gingen 46 Zoll tief, waren jedes mit 900 Korez Weizen beladen und passirten die Klippenstreeken unter Jampol, die bis dahin für unbefahrbar gegolten, ohne geringste Verminderung der Ladung, vollkommen glücklich. Dieses bestärkt mich nur noch mehr in meiner Ueberzeugung, dass ein nur 18 Zoll in der Tiefe gehendes Dampfboot, wie wir es beantragen, ohne Hinderniss den Dniester befahren könne.

**) Lemberg bedarf jährlich, abgesehen von seinem Erfordernisse an Bauholz, bloss an Brennholz 50000

In demselben Jahre 1804 trug der Dniester 94 Fahrzeuge nach Odessa. Bauer stellte nach seiner Rückkehr der hohen Regierung die unberechenbaren Vortheile dar, welche aus dem Verkehre auf dem Dniester sich ergeben müssten, wenn derselbe mit dem San und der Weichsel in Verbindung gebracht würde. *)

Spätere Unternehmungen gleicher Art gelangen ebenfalls glücklich; es verschifften nämlich: Johann Freiherr von Konopka aus Mikulince, Gregor Ritter von Romaszkan aus Siemakowce und einige Gutsbesitzer aus verschiedenen Gegenden, dann mehrere jüdische Handelsleute aus Uścieczko, Mariampol und sonstigen am Dniester gelegenen Städtchen Weizen nach Odessa.

Ich erwähne nicht des Holzhandels, der seit undenklichen Zeiten aus den Hochwäldern der Karpathen auf dem Dniester nach Odessa betrieben wurde; die Sache ist notorisch. **)

Gedenken aber muss ich aus jüngster Zeit der Unternehmungen der Grafen Goluchowski zu Skala, deren aus mehreren Tausend Czetwert bestehender Weizentransport im Jahre 1842 zu den ansehnlichsten gehörte, und

bis 60000 Klafter. Bestände eine regelmässige Dampfschiffahrt auf dem Dniester, um wie viel leichter würde diese Stadt mit einem so bedeutenden Artikel aus den Gegenden des Dniesters und den Karpathen versorgt werden können.

*) Franz Carl Bauer gab die Beschreibung seiner Reise heraus unter dem Titel: *»Rémarques, faites en voyage sur le Dniestre vers le port d'Odessa, et de là à mont l'eau jusqu'à Rozwadow, village éloigné 5 milles de Leopold, ville capitale en Galicie, c'est là que ce fleuve commence à être navigable. L'an 1804.*

**) Cajetan Horodyski Grundherr von Pacikow und Zagwoźdź bei Stanislawow, hat vor 30 Jahren Holz von diesen seinen Gütern mittelst der Bystrzyca in den Dniester und von da nach Odessa geflösst.

mich und andere zur Nachahmung anspornte, *) wie denn auch wirklich im Jahre 1843 aus den Gegenden des Dniesters mit Innbegriff meiner Ladung über 30000 Czetwert Weitzen nach Odessa verfrachtet, und dort mit Vorthail an Mann gebracht wurden, wovon ich weiter unten ausführlicher sprechen werde.

Schon diese Thatsachen liefern den sprechendsten Beweis dass der Dniester dieser natürliche Kanal des galizischen Ausfuhrshandels nach Osten sich zur Schifffahrt eigne, und abgesehen von seinem bedeutend gekrümmten Laufe, (wodurch er die Länge von 196 Meilen erreicht) ein sanftes Gefälle habe, **) keinen Stürmen ausgesetzt sey, die Fahrt selbst durch hineinragende Bäume und Wurzeln nie gehindert werde und keine Versandung zu fürchten sey. Es kann daher eine Dampfschifffahrt im grössern Massstabe auf dem Dniester eingerichtet und zum besondern Vorthteile für Galizien, welches so viel Getreide erzeugt, und bis nun besonders gegen Osten zu keine Bahn, auf welcher das Getreide mit Vorthail hätte in das Ausland geschafft werden können, besass, regelmässig unterhalten werden. Sowohl die früheren, als auch späteren Messungen öffentlicher und erfahrener Ingenieure ***) liefern das Ergebniss,

*) Graf Arthur Gołuchowski liess in der Lemberger polnischen Zeitung von 1842 Nro. 78 unter der Aufschrift »Gelungener Versuch einer Getreideverschiffung auf dem Dniester aus Galizien nach Odessa« eine Beschreibung seiner Reise abdrucken.

In derselben Zeitung 1842 Nro. 117 ist der Artikel »Wichtigkeit des Dniesters für den galizischen Handel mit Südrussland« zu lesen.

**) Sein Lauf war immer träge, daher sagte schon Ovidius vom Dniester: *Quo nullus tardior amnis.*

***) Zur Zeit der polnischen Regierung, wurde der Dniester aufgenommen und gemessen durch *Beauplan, Defilles* (welcher im Jahre 1759 den Vorschlag zur Verbindung des Dniesters mit dem Bug durch einen Ka-

dass das Gefälle des Dniesters von Sambor nach Nizniów $\frac{3}{4}$ Zoll, von Nizniów weiter $1\frac{1}{2}$ Zoll auf 100 Klafter betrage; dass dieser Fluss besonders von Zaleszczyki nach Okopy im Durchschnitt eine Breite von etwa 100 Klaftern und selbst bei niedrigem Wasserstande eine Tiefe von 4 bis 5 Schuh habe, abgesehen davon, dass seine Tiefe auf eine bedeutende Strecke 6 bis 9 Schuh, und beim grossen Wasser 20 Schuh erreicht. Der Dniester ist übrigens in den letzteren Jahren zu dieser vortheilhaften Umänderung gelangt, dass er mit Ausnahme einiger seichtern Stellen und tiefer Krümmungen, beinahe überall die gleiche und zur Beschiffung mit Dampfbooten nothwendige Tiefe von Koropiec aus bis nach Ovidiopol hat.

nal überreichte) durch den Fürsten von Nassau-Siegen im Jahre 1739, von Johann Möller, von der Levantischen Handelsgesellschaft in England; unter österreichischer Regierung vom Strassenbau-Direktor Gross, vom Baron Linker. — Gross projectirte die Verbindung des Dniesters durch einen 9 Meilen langen Kanal mittelst des Flusses Wisznia mit dem San. Der Wasserbau-Direktor Osterlamm machte einen gleichen Vorschlag. Preussische und russische Ingenieure massen ihn gleichfalls zu verschiedenen Malen. Zuletzt hat ihn über Aufforderung des dermaligen energischen und für das Wohl des ihm anvertrauten Bezirkes äusserst eifrigen Czortkower Kreishauptmanns Grafen Deym in einer gemeinschaftlichen Fahrt von Zaleszczyki nach Okopy der jetzige Oberbau-Director Hartmann im August 1842 nivellirt und über das Ergebniss am 6. November 1842 Bericht erstattet. Er ist der Meinung, das nicht blos von Zaleszczyki aus, als dem Orte ihrer Ausfahrt, sondern mehrere Meilen aufwärts angefangen, und zwar wie auch ich vollkommen davon mich überzeugt habe, von Koropiec aus, der Dniester nicht nur bei mittlerem, sondern selbst bei niederm Wasserstande mit Dampfbooten, die doch nicht tiefer gehen, als die Galeren, ja selbst ohne vorläufige Regulirung des Flussbettes, befahren werden könne.

Da wir aus den neuesten Erfahrungen wissen, dass auf solchen Flüssen, auf welchen Galeeren 18 Zoll in der Tiefe gehen, auch eiserne Dampfboote sicher fortkommen, so kann es nicht dem mindesten Zweifel unterliegen, dass auch auf dem Dniester die regelmässigste Dampfschiffahrt mit eisernen Booten eben so eingerichtet werden könne, wie dieses auf andern Flüssen selbst zweiten Ranges im Auslande der Fall ist, wo man sich der, nur aus Verbreitung des Handels und Vermehrung der Verbindungsstrassen durch Eisenbahnen und Flussschiffahrt, entspringenden Segnungen erfreut.

Sollen wir, während alles auf dieser Bahn vorwärts schreitet, allein zurückbleiben?! Wollen wir noch ferner dem Laufe des Dniesters müssig zusehen, und trotz den neuesten Erfahrungen die Gewässer dieses herrlichen Flusses nicht zur Wohlfahrt unsers getreidereichen Landes benützen? Nach meinem Erachten würde eine geregelte Dampfschiffahrt auf dem Dniester, welche von dem Orte Rozwadow angefangen, mittelst einer allenfalls auf Privatkosten zu erbauenden Eisenbahn von 9—10 Meilen bis Jaroslau, mit einer gleichen Schiffahrt auf der Weichsel *)

*) Johann Gottfried Braumüller ein Berliner Handelsmann hat gleichfalls die Verbindung des Dniesters mit dem San und der Weichsel angerathen, sofort einen Vorschlag diessfalls ausgearbeitet, in den Druck gelegt, und den auf dem Wiener Congresse versammelten höchsten Monarchen unterbreitet.

Der Titel seines Projectes ist: »Der wichtigste Kanal in Europa durch eine Vereinigung des schwarzen Meeres mit der Ost- und Nordsee vermittelt der Weichsel und des Dniesters erneuert vorgeschlagen.« Berlin 1815, in 4to; mit sehr sorgfältig und reich an Sachkenntniss ausgestatteten Plänen. Obgleich Braumüller diesen Kanal als den vortheilhaftesten und wohlfeilsten dargestellt hatte, (denn er sollte nur 10 Meilen lang, 40 Schuh breit seyn, und eine immer-

und dem San**) in Verbindung gesetzt werden könnte, der Sache eine ganz andere Wendung geben, weil hiedurch das baltische mit dem schwarzen Meere vereinigt, und auf diese Art ein neuer und weit kürzerer Weg zur Verbindung Europas mit den Völkern Asiens, wodurch wieder der wechselseitige Austausch der Bodenerzeugnisse und Fabrikate weit schneller, sicherer und wohlfeiler erzielt werden könnte, eröffnet, und unberechenbare Vorthelle für Galizien, dessen bisher schlummernder Handels- und Gewerbsfleiss, von welchem die Wohlfahrt und das Gedeihen jeden Landes abhängt, geweckt würde, gewonnen werden müssten.

gleiche Wasserhöhe von 6 Schuh halten;) kam er doch nicht zu Stande. — Ich führe dieses und die bereits erwähnten Projekte bloss zum Beweise an, dass der Gedanke eine geregelte Schifffahrt auf dem Dniester zu begründen, nicht neu ist, dass er schon in früheren Zeiten einsichtsvolle und für ihr Vaterland wohlgesinnte Männer beschäftigte, und zur Ueberzeugung meiner Landsleute, dass Fremde mehr, als wir selbst mit Plänen für unsere Wohlfahrt bedacht waren, obgleich sie die neuesten Erfindungen der Dampfkraft und Eisenbahnen, dieser zwei mächtigen, erst in unserer Zeit entdeckten einzigen Hebel zur Förderung jeglicher Landeswohlfahrt, noch nicht kannten. Wohlan! Benützen wir ihre Vorschläge, und wir werden das, was sie bey dem besten Willen nicht durchsetzen konnten, vollführen.

**) Indem ich die Bestrebungen meiner Landsleute würdige, fühle ich mich verpflichtet die öffentliche Aufmerksamkeit auf die Bemühungen des Fürsten Leo Sapieha zu lenken, welcher immer rastlos vorschreitet, wo es sich um das Wohl des Landes handelt, wie nicht minder des Gutsbesitzer Hr. v. Tergonde aus dem Sanoker Kreise, welcher für das allgemeine Beste mit Hintansetzung des Eigenen so oft thätig war. Beide beschäftigen sich mit der Regulirung des Sanflusses und der Einführung einer Dampf- und Segelschifffahrt auf demselben, Sie gewannen dafür den k. k. Kreis-

I.

Vom Fruchthandel aus Galizien nach Odessa.

§. 1. **O**dessa verkauft jährlich über drei Millionen Korez Weizen; allein ein noch weit bedeutenderer Absatz könnte daselbst bei grösserer Konkurrenz, und zur Zeit des Misswachses im Auslande, namentlich in Italien, Spanien, Frankreich und England, wohin die bedeutendste Menge Getreides ausgeführt wird, erzielt werden, wenn mehr Getreide in den Hafen von Odessa abgestellt würde *)

§. 2. Das galizische Getreide hat den Vorzug vor jenem aus den russisch-polnischen Provinzen: denn in

Ingenieur Hr. Bretschneider, der schon so viele Beweise seiner Tüchtigkeit und seines Eifers durch gründliche Ausarbeitung des Planes zur galizischen Eisenbahn geliefert hat. Ausführlicher sprechen hierüber die Artikel der Lemberger polnischen Zeitung vom 9. November 1843 Nro. 132 und vom 14. dieses Monats Nro. 134 unter der Aufschrift: »Handelsnachrichten aus der Gegend des Sanflusses und Jaroslau.« auf welche ich den Leser verweise.

*) Laut des von meinem Agenten in Odessa mir im December zugesendeten Ausweises betrug im Jahre 1843 die Ausfuhr des Weizens allein 1,743,376 $\frac{1}{2}$ Czetwert, und von andern Fruchtgattungen, als: Korn 70533 $\frac{1}{2}$ Czetwert, Hafer 100,013 Czetwert, Leinsaamen 106,953

Letztern ist der grosse Grundbesitz mit verhältnissmässig geringerer Bevölkerung Schuld daran, dass der Anbau des Getreides minder zweckmässig betrieben, und die Erndte immer verspätet wird, wodurch wieder der Nachtheil entsteht, dass das nicht zur gehörigen Zeit geschnittene, und lange im Schwaden liegen bleibende Getreide, sich entfärbt und auswächst. Uibrigens wird durch die in Bessarabien, und die in den weiten Steppen der angränzenden Landestheile herrschende Hitze und den dortigen sehr üppigen Boden meistens nur eine unansehnliche, verkümmerte Frucht erzeugt. Es unter liegt demnach keinem Zweifel, dass sowohl in Qualität, als Gewicht das aus Galizien, wo die Agrikultur auf einer höhern Stufe steht, zu Markt gebrachte Getreide weit gesuchter seyn wird, als jenes aus dortiger Erzeugung. Den besten Beweis haben wir da durch, dass unser galizische Weizen im Jahre 1843 um zwei bis drey Papierrubel pr. Czetwert höher gezahlt wurde, als der bessarabische, podolische und wolhynische Weizen. *)

§. 3. Im Jahre 1842 wurde mit Ausnahme des schon besprochenen namhaften Weizentransportes der Grafen Gołuchowski aus Skala nur eine geringe Quantität Weizen in kleinen Partien auf dem Dniester nach Odessa verschifft. Im folgenden Jahre 1843 fehlte es ebenfalls an entschlossenen Unternehmern, und dieses, wie auch übertriebene Gerüchte von Gefahren bei der Fahrt auf dem Dniester, vorzüglich wegen den Klippen bei Jampol, war Ursache, dass kaum 30,000 Czetwert galizischen Weizens auf Galeeren nach Odessa verfrachtet wurden. Doch hatten die Aussagen derjenigen, die bedeutendere Partien Weit-

Czetwert, Erbsen 1546 Czetwert. Uiber dieses wurden im gedachten Jahre aus Odessa ausgeführt 136,060, Pud Wolle und 308,358 Pud Unschlitt oder Talg.

*) Lemberger polnische Zeitung vom 21. November 1843.

zen nach Odessa geschafft und dort vortheilhaft genug (den Czetwert um 18 bis 19 Papierrubel) abgesetzt hatten auf die Verzagtern die gewünschte Wirkung. Mit dem Verschwinden des Vorurtheils von den eingebildeten Gefahren der Dniester-Beschiffung belebte sich der Muth vieler Producenten und Speculanten in dem Masse, dass nach kaum verbreiteter Kunde des glücklich ausgefallenen Unternehmens, man wetteifernd in der Bestellung der Galeeren einander zuvorzukommen trachtete, und es wurden wirklich zu Żurawno, Kałusz, Pacyków, Halicz, Mariampol, Nizniow, Koropiec, und s. w. für die kurze Dniesterstrecke von Żurawno bis Koropiec über 400 Fahrzeuge aufgebracht. Eine Galeere fasst eine Ladung von 300 Czetwert oder 500 Korez Weizen. Diess beweist offenbar die rasche Zunahme der Konkurrenz, da der kaum erwachte Gedanke an die Beschiffung des Dniesters den Wetteifer zu einer Stufe erhob, dass heuer mit dem ersten Fahrwasser über 100,000 Czetwert d. i. bei 200,000 Korez galizischen Weizens sich auf dem Wege nach Odessa befinden werden. Ich bin fest überzeugt, dass wenn wir bei dieser ersten Fahrt guten Absatz in Odessa finden, die Bestellung der Galeeren, und so auch die Verschiffung des Weizens mit den nächsten Fahrwässern dieses Jahres, wenn nicht mit dem gleichen Quantum, wenigstens mit der Hälfte desselben wiederholt werden wird.

§. 4. Den grössten Anstand verursacht bei diesem Handel die Schwierigkeit, die nöthigen Fuhren aufzubringen, um die Frucht auf der Achse von Majaki aus 5 Meilen, oder von Bender 12 Meilen weit, nach Odessa zu schaffen. Denn die Galeeren, offen wie sie sind, können ohne Gefahr des Uiberschlagens der Wellen in die Untiefe des bei Odessa sich ausbreiten Limans nicht einfahren. Wenn in diesem Jahre z. B. nur 120,000 Czetwert mit

Galeeren nach Odessa verschifft werden sollten, so müssten Behufs der Weiterförderung derselben zu Wagen auf einer Strecke von mehreren Meilen am Dniester, die von Czarna wies oberhalb Bender bis Majaki gelegenen Dörfer 20,000 Fuhren stellen, weil auf eine mit 2 Ochsen bespannte Fuhr 6 Czetwert oder 10 Koretz Weizen geladen werden. Die Frächter oberhalb Bender lassen sich vom jedem Czetwert 1 fl. C. M. unterhalb Bender etwas weniger, nach Verhältniss der Entfernungen zahlen. Uiberzeugt, das ohne ihre Bespannung die Frucht nicht nach Odessa geschafft werden könne, sind sie die Herrn des Frachtlohns. Heuer werden wegen des grössern Weizentransportes, auch die Fuhren merklich theurer seyn. Dazu kommt der Uibelstand, dass bei der Umladung der Frucht von der Galeere auf die Achse einer dem andern den Vorsprung abgewinnen will, woraus folgt, dass man nicht nur den Frächtern, was sie verlangen, zahlen, sondern auch den Weizen ganz unbekannten Leuten anvertrauen muss. Er wird ihnen nähmlich ungemessen in Säcken übergeben, und eben so ungemessen laden sie ihn in den Speichern von Odessa ab. Dieser Uibelstand und Bevortheilungen beim nachherigen Messen des Weizens in Odessa verursachen es, dass man dem Käufer einer Czetwert statt 7 Viertel, 7 Viertel 6 Garnetz d. i. 1 Koretz, 30 Garnez Weizen geben muss.

§. 5. Der Weg von Bender nach Odessa geht durch einen schwarzen, lettigen Boden, fällt Regen ein, so langt auf den nur schlecht oder gar nicht gedeckten Fuhren der Weizen kaum in 6 bis 7 Tagen so genässt in Odessa ein, dass er im Luftzuge auf den Speichern durch mehrere Wochen dauerndes Umschaukeln getrocknet werden muss. Dieses verursacht nicht geringe Kosten, da der dazu gedungene Arbeiter täglich mit 2 Rubeln Papiergeldes oder 48 kr. C. M. gezahlt wird. Alle diese Nachtheile könnten durch Dampfboote leicht beseitiget, und auf ihnen die Frucht

ohne Gefahr des Feuchtwerdens unmittelbar nach Odessa gebracht werden.

§. 6. Die Ufer des Dniesters von der russischen Gränze angefangen bis an seine Ausmündung in das schwarze Meer, sind zur Bergfahrt für die, ihrer Fracht entledigten Galeeren eingerichtet. Von der galizischen Gränze an, den Dniester aufwärts, müsste das Gleiche geschehen, und gewiss würde solches unsere erleuchtete Regierung, wenn nur die am Dniester begüterten Insassen dieses Unternehmens unterstützen wollten, mit mässigen Kosten ins Werk richten. Denn so lange auf den Dniester-Ufern, von der russischen Gränze aufwärts, d. i. von Okopy bis Zurawno, selbst bis Rozwadow keine Treppelwege um die Galeeren stromaufwärts durch Zugvieh zurückzufördern, hergerichtet werden, so lange werden auch die mit grossen Kosten und Verwüstung unserer Waldungen erbauten Galeeren, deren aus Galizien jährlich mehrere Hunderte in das Ausland gehen, für jeden wiederholten Fruchttransport verloren seyn, und was das schlimmste ist, in Majaki um Spottpreise, und zwar um den achten Theil dessen, was sie hierlands kosten, verschleudert werden müssen.

§. 7. Die Galeeren werden der Leichtigkeit wegen aus Tannenholz gebaut. Sie sind gewöhnlich 32 Ellen lang, 14 breit und $1\frac{1}{2}$ Ellen tief. Die Seitenwände müssen aus 5 zölligen, mit der Handsäge geschnittenen Pfosten bestehen, und zum Boden können nur lange, zwei Zoll dicke Tannenbretter verwendet werden; kurz die besten Stämme im Walde müssen dazu ausgewählt, und leider so arg verschwendet werden, das eine Galeere, deren Herstellung hier zu Lande zwischen 200 fl. C.M. und 240 fl. C. M. gleich 120 bis 145 Silberrubeln gekostet hat, in Majaki um 15 Rubel hintangegeben werden muss.

§. 8. In Bender und weiter herauf verkauft man die Galeeren zwar etwas theurer, weil von dort die Berg-

fahrt auf dem Dniester leichter, und das Domicil der podolischen Gutsbesitzer, welche sie kaufen, und wiederholt mit Weizen nach Odessa befrachten, näher liegt. Allein je besser man die Galeere an solchen Orten veräussert, die näher an Galizien liegen, desto theurer wird der Frachtlohn bei den abwärts nach Odessa gedungenen Fuhren, im Verhältniss der grösser werdenden Entfernung.

§. 9. Ausser den bis nun gedachten, den Getreidehandel, zumahl in grösseren Partien, nach Odessa beeinträchtigenden und mit unnöthigen Kosten beschwerenden Hemmnissen, muss noch des Umstandes Erwähnung geschehen, dass die Schwierigkeit, Fuhren aufzutreiben den Verkäufer zu Zeiten in die Lage und Nothwendigkeit versetzt, den Weizen in sehr kleinen Abtheilungen auszuladen, und so bis die ganze Ladung in einzelnen Zügen zu zehn und etlichen Fuhren an ihr Ziel gebracht werden kann, oft Tage und Wochen, wenn die ankommenden Galeeren sich häufen, selbst Monate zuzubringen. Dabei müssen die Flösser, vier auf jeder Galeere, die mit ihren Fahrzeugen in Bender oder Majaki angelangt, sogleich zurückkehren, und mit neuen Ladungen sich wieder einschiffen könnten, zurückgehalten werden, theils als Wächter des noch unausgeladenen Weizens, theils als Aufseher oder Schaffer, bei den, mit einzelnen Partien befrachteten Fuhren: weil sonst die Frächter, denen der ungemessene Weizen in Säcken aus der Galeere übergeben wurde, und den sie eben so in Odessa abzustellen haben, davon im Zuge des Transportes weit mehr veruntreuen könnten, als es unter den Augen eines sorgsamen Aufsehers oder Schaffers thunlich ist. Gewöhnlich werden einem solchen Transporte von 20 bis 30 Fuhren 2 Schaffer beigegeben, damit sie bei Nacht sich ablösen, und sich die Aufsicht erleichtern können.

Wie beschwerlich aber ist es von Tag zu Tag solche kleine Transporte abzufertigen, und zu deren Uiberwachung eben so viele verlässliche und rechtschaffene Aufseher zu finden?!

§. 10. Odessa war noch niemals mit Getreide so überfüllt, dass nicht der Weizen guter Gattung von auswärtigen Käufern in jedem Jahre wäre aufgekauft und ausgeführt worden. Sogar seit dem Jahre 1831 haben sich die Aussichten für Galizien rücksichtlich dieses Handelszweiges bedeutend erhoben, denn viele in den schönsten und fruchtbarsten Landesstrieichen Volhyniens, Kijows und Podoliens gelegene Güter, welche ehemals bei 250,000 Czetwert Weizen nach Odessa lieferten, und jetzt in Militär-Colonien umgestaltet worden sind, haben ihr Bewirthschaftungssystem durchaus verändert, und bringen auch nicht einen einzigen Korez Weizen mehr in den Odessaer Hafen. Bloss die sogenannte Humańszczyzna, einstens ein Erbgut des Alexander Potocki, brachte ehemals alljährig nach Odessa 40,000 Czetwert Weizen eigener Erzeugung. Dieser bedeutende Abgang ist nun bereits auf dem Markte zu Odessa fühlbar geworden. Warum sollte nun Galizien, im Besitze des die grössere Hälfte des Landes durchströmenden schiffbaren Dniesterflusses, diesen Abgang zu seinem eigenen Vortheile nicht decken können? Nach meinem Erachten könnten die Bukowina, die Kreise Kolomea, Stanislawow, Czortkow, zum Theil auch Brzezan und Tarnopol, jährlich sehr leicht 300,000 Czetwert, gleich 500,000 Korez Weizen unseres Masses, so nach Odessa versenden und dort mit Vortheil verkaufen. Nimmt man den Preis eines Czetwerts Weizen in Odessa, gering gerechnet, mit 16 Rubel Papiergeld an, so würden nach Abschlag des Zolls und aller Kosten, auf dem Wege der Dampfschiffahrt alljährlich mindestens 1,500,000 fl. C. M. d. i. über 330,000 Dukaten aus fremdem Lande, mehreren Kreisen für die

Erzeugung einer Frucht zufließen, die wir in Jahren des Gedeihens selbst zu den niedrigsten Preisen bei uns abzusetzen nicht im Stande sind.

§. 11. Die russische Regierung würde schon in Berücksichtigung einer jährlichen Zolleinahme von mehr als 100,000 Silberrubeln, recht gern nach Thunlichkeit den Zufluss fremden Geldes aus England und Frankreich, für ein Getreide, welches ohnehin nur transito über Odesa geht, nach Galizien erleichtern, da es hiebey keinen Schaden zu befürchten, sondern vielmehr eine Vermehrung seiner Staatseinkünfte zu gewärtigen hat. Uiberdiess bürgen uns für die Dauer eines so trefflichen Absatzes nicht nur das eigene Interesse und der Vortheil Russlands, sondern auch Handelstraktate. *)

Die russische Regierung hat uns erst ohnlängst Beweise hiefür gegeben, indem sie die Beschwerde einiger podolischen Gutsbesitzer um Sperrung des Hafens von Odessa für den galizischen Weizen zurückwies. Es scheint, dass an dem Handel auf dem Dniester Russland nicht wenig liegen müsse, da der allgemein geachtete und hochverdiente Gouverneur von Klein-Russland Graf Woroncow, gewiss im Sinne seiner Regierung, die Schifffahrt auf dem Dniester mit Dampfbooten der Regierung von Odessa bis Jampol, ja selbst vielleicht bis an die Gränze Galiziens einführt. Dieser Umstand sollte billig die Befürchtungen derjenigen verscheuchen, die da glauben, dass eine ausgedehntere Beschiffung des

*) Konvention zwischen Sr. Majestät dem Kaiser von Oesterreich, König von Ungarn und Böhmen etc. und Sr. Majestät dem Kaiser aller Reussen, König von Pohlen etc. in Folge der Stipulationen des Traktates vom 3. May, 21. April, 1815 den Handel der zu Polen, so wie es im J. 1772 bestand, gehörigen Provinzen betreffend. Unterzeichnet zu St. Petersburg 5/17 August 1818 die Ratificationen ausgewechselt den 21/9 November 1818, in 4.

Dniesters von galizischer Seite her Russlands Handelsinteresse durchkreuzen würde. *)

§. 12. Die zu sehr gesteigerte Getreideerzeugung in den obgedachten fruchtreichen Kreisen Galiziens, und zugleich die Möglichkeit einer sichern und beständigen Schifffahrt auf dem Dniester, deuten schon auf die Nothwendigkeit einer dauernden Handelsverbindung mit Odessa durch Dampfboote auf diesem Flusse hin. Diese Schifffahrt würde uns bei 300,000 fl. C. M. welche die Umladung und weitere Verfrachtung auf der Achse kostet, ersparen, unsere Wälder schonen, uns vor dem Verluste von mehr als 200,000 fl. C. M. für die Menge von Galeeren, die dort jetzt als blosses Brennholz abgelassen, und auf solche Weise verschwendet werden müssen, bewahren. Durch Einführung dieser Dampfschifffahrt würde die Zahl der Flösser um $\frac{3}{4}$ sich vermindern lassen, und hiedurch allein schon die Transportkosten um 90,000 fl. C. M. geringer ausfallen. Es würden bei 30,000 Menschen, welche jetzt jedes Jahr mehrere Monate bei den Galeeren zubringen müssen, für anderweitige Beschäftigungen gewonnen werden. Es würde diese Dampfschifffahrt uns den Absatz für Millionen Arschinen Sack- und Packleinwand, und bei 300,000 Korez Steinkohlen verschaffen, die Ausfuhr anderer in der

*) In der Lemberger polnischen Zeitung vom Jahre 1840 Nro. 71 und 94, dann 1841 Nro. 38 findet sich ein umständlicher Bericht über die von der russischen Regierung eingeleiteten Massregeln zur Erleichterung einer Dampfschifffahrt auf dem Dniester, namentlich: a) über die Grabung eines Kanals von Surowcow, gegenüber von Majaki, vom Dniester bis zu dem Flüsschen Tarańczuk, aus welchem Kanale die befrachteten Fahrzeuge in dieses Flüsschen eingetreten, bis an die Untiefen bei Odessa hinabziehen; b) über die Arbeiten einer, zur Regulirung des Dniesters von Galizien nach Russland bis an jene Untiefen, auf Anordnung der russischen Regierung niedergesetzten Commission.

anschliessigen Tabelle verzeichneten galizischen Producte mit mindern Kosten erleichtern; kurz tausendfältigen Nutzen, wenn er sich auch nicht gleich auf den ersten Anblick herausstellt, gewähren.

VERZEICHNISS

der, aus Galizien nach Odessa durch Brody gangbaren
Ausfuhr - Artikel.

Ausfuhr - Artikel	Oe-ster. Ausfuhr Zoll	Russischer Einfuhr - Zoll		
		Zent. kr.	Rubl	Kop.
Alaun	4 $\frac{1}{2}$	^{a)} Bierkowiec	—	57
Aquavit, zur See	7	Ankier ^{b)}	25	—
Antimonium	1 $\frac{1}{4}$	Pud ^{c)}	—	15
Birkentheer	1 $\frac{1}{2}$	Tonne	—	30
Braunstein	1 $\frac{1}{4}$	Pud	—	60
Butter	5 $\frac{1}{4}$	verbothen	—	—
Eisenwaaren, Sensen u. d. gl.	5	Pud	—	30
Erdäpfel	$\frac{1}{4}$	zollfrei	—	—
Reifen, Fassdauben u. d. gl. .	$\frac{1}{4}$	Pud	—	25
Flachs	6	zollfrei	—	—
Fleisch gepöckelt und Speck .	6 $\frac{1}{4}$	Pud	3	—
Glaswaaren ordinäre	4	verbothen	—	—
Graphit	$\frac{1}{2}$	Pud	—	5
Gyps	2 $\frac{1}{2}$	Pud	—	8
Hanf	5	zollfrei	—	—
dtto. Samen, zur See	1 $\frac{1}{2}$	zollfrei	—	—
Harz, gemeines Pech	1 $\frac{1}{2}$	Tonne	—	30
Holz, Bau- und Tischlergehölz	$\frac{1}{4}$	Pud	—	25
Kalk	6	Pud	—	5
Käse	4	Pud	5	—
Kleesamen, zur See	1 $\frac{1}{8}$	zollfrei	—	—

Ausfuhr - Artikel	Oe-ster-Aus-fuhr Zoll	Russischer Einfuhr - Zoll		
	Zent. kr.		Rubl	Kop.
Knochenmehl	1	zollfrei	—	—
Kohlen, Holz und Steinkohlen	1 $\frac{1}{2}$	zollfrei	—	—
Kreide	$\frac{1}{4}$	Bierkowiec	1	—
Leinsamen, zur See	1 $\frac{1}{2}$	zollfrei	—	—
Leinwand, ordinäre Segel- Sack- und Packleinwand	$\frac{1}{4}$	verboten	—	—
Oehle, Hanf, Lein	6 $\frac{1}{4}$	verboten	—	—
Potasche	18	Bierkowiec	3	—
Samen (Rips,) zur See	1	zollfrei	—	—
Sauerbrunn	3	zollfrei	—	—
Steine(Wetz und Setz) von Trem- bowlä	$\frac{1}{2}$	Pud	—	2
Schweine	2 $\frac{1}{2}$	Stück	—	18
Theer	1 $\frac{1}{2}$	Tonne	—	30
Weine (ungarische)	2	Oxheft d)	13	—
Salz	zollfrei	Pud	—	35

a) Bierkowiec = 292 Wiener Pf.

b) Ankier = 11 Eimern und 25 Maas.

c) Pud = 29 $\frac{1}{2}$ Pf. Wiener.

d) Oxheft = 4 Eimern.

§. 13 Ausser diesen Artikeln für die Dampfsschiffahrt auf dem Dniester aus Galizien nach Odessa ist noch von grosser Wichtigkeit der Transitohandel zu Wagen über Brody wegen seinen namhaften Kosten. Aus Mangel an bestimmten Daten lässt sich der Belang desselben insbesondere, so wie überhaupt des ganzen Handels, in Zentnern nicht genau angeben; es findet sich aber in den Verhandlungen über die Errichtung einer galizischen Eisenbahn eine Berech-

nung des Handels aus Galizien im Allgemeinen, die ich summarisch hier anführe.

a) Ausfuhr aus Brody nach Russland	
und der Moldau jährlich	23822 Zentner.
b) Transitohandel aus Brody nach Russland	37382 »
c) Ausfuhr in die Moldau	24550 Zentner.
d) Einfuhr aus der Moldau und Bessarabien	28550 dtto.
e) Transitohandel in die Moldau und aus	
der Moldau	1116 dtto.
Zusammen 115420 Zentner.	

Wenn nun bloss ein Theil der oben aufgezählten Artikel mittelst Dampfschiffen auf dem Dniester transportirt würde, was übrigens gar nicht zu bezweifeln ist, weil die Verschiffung mittelst derselben wenigstens um die Hälfte weniger kosten wird, als der dermalige Transport zur Achse von Brody nach Odessa, wo der Pud oder 40 polnische Pfund mit Hinzurechnung des Zolles $4\frac{1}{2}$ Silberrubel, und ohne Zoll für den Transport allein 3 Silberrubel kostet, so würde diese Ersparung nicht nur das auf die Anschaffung des Dampfbootes ausgelegte Kapital verzinsen, sondern auch die Kosten der Erhaltung desselben völlig decken.

Jeder wenn er geschickt ist zu 40 fl. C. M.
für die ganze Reise 120 fl. C. M.
Der russische Zoll zu 2 fl. pol. oder 30 kr.
C. M. vom Czetwert, den geringen öster-
reichischen Ausgangszoll mitgerechnet,
beträgt von 300 Czetwert 120 fl.

II.

Uebersicht der Kosten des dermaligen Weitzentransportes durch Galeeren auf dem Dniester nach Odessa.

§. 14. Die Beischaffung einer Galeere zu
einer Ladung von 500 Korez Weizen, ko-
stet dermahl, wo sie mehr gesucht wer-
den, wenigstens 200 fl. C. M.

Der Belag derselben mit etlichen und zwan-
zig Polsterhölzern und Brettern, auf wel-
che die Säcke gelegt werden, kostet bei
aller Sparsamkeit 40 „ „

300 Säcke zum Masse eines ganzen, oder
600 zum Masse eines halben Czetwert,
wozu wenigstens 1500 Arschinen Lein-
wand nöthig sind, werden bei den gesti-
genen Preisen der Sackleinwand samt
dem Nähen kosten 100 „ „

6 bis 7, 50 Arschinen lange Stücke Leinwand
zu Zelten, welche zum gehörigen Bedecken
der Fruchtsäcke in zwei Reihen herge-
richtet werden sammt Nähterlohn 40 „ „

Vier Flösser auf jeder Galeere, je zwei bei
den Rudern am Vorder- und Hintertheile,

jeder wenn er geschickt ist zu 40 fl. C. M.
 für die ganze Reise 120 fl. C. M.
 Der russische Zoll zu 2 fl. pol. oder 30 kr.
 C. M. vom Czetwert, den geringen öster-
 reichischen Ausgangszoll mitgerechnet,
 beträgt von 300 Czetwert 150 „ „
 Die Fuhren zum Transport von 300 Czetwert
 Weizens von Bender auf der Achse nach
 Odessa 1 fl. C. M. vom Czetwert, kosten . 300 „ „
 Die Offizianten, deren zwei bei Umladung
 der Frucht aus den Galeeren, die Säcke
 nach einem Verzeichnisse den anlangen-
 den Fuhren übergeben, zwei welche diese
 Säcke in Odessa in den Speichern wieder
 übernehmen müssen, dann noch andere
 zwei, welche die Fuhren besorgen und bei-
 schaffen, erhalten täglich jeder einen halben
 Silberrubel an Diäten, kosten demnach täg-
 lich 3 Rubl. Da nun das Uibertrocknen,
 Uiberreutern des Getreides von seinem
 Einkaufe bis zu seinem völligen Verkaufe
 mit Einrechnung des Ausladens fast ein
 halbes Jahr dauert, so kostet jeder solche
 Offiziant durch das halbe Jahr we-
 nigstens 50 fl. C. M. daher die sechs zu-
 sammen 300 fl. C. M. Gesetzt nun, man
 komme mit 20 Galeeren oder 6000 Czet-
 wert Weizen an, und das Umladen ge-
 schehe in 2 Monaten, so kosten 80 Flös-
 ser ohne den oben gedachten Lohn von
 30 fl. C.M. an Zehrgeld pr 12 kr. C.M. daher
 16 fl.C.M. jeden Tag, in 60 Tagen fl.C.M.960.
 Die Diäten der Offizianten für 60 Tage zu
 5 fl. 300 fl. C. M.

Die halbjährige Gebühr eben derselben 300 fl. — kr. C. M.
 Dazu kommt, dass der die Fuhren nach
 Odessa begleitende Schaffer, ausser
 seiner Bezahlung als Flösser, an Zehr-
 geld einen Rubel, daher für 60 Tage
 96 fl. bezieht; es belaufen sich demnach
 diese gesamten Kosten auf 1656 fl.,
 welche auf 20 Galeeren vertheilt,
 für jede Galeere mehr weniger mit 83 fl. — „ „
 entfallen.

In Odessa muss umungänglich ein Spei-
 cher auf drei Monate gemiethet
 werden; denn so viel Zeit verfliesst,
 bis der ganze Transport herbeige-
 schafft, und der Weizen, welcher
 auf den Galeeren, dann während sei-
 ner Uiberführung auf der Achse, Feuch-
 tigkeit angezogen hat, umgeschaufelt
 werden kann. Die Miethe eines Spei-
 chers für 6000 Czetwert auf 3 Mo-
 nate kostet wenigstens 300 fl. C. M.,
 somit entfällt von 20 Galeeren auf jede 15 „ — „ „

Zu dem mehrmaligen Umschaukeln
 braucht man bei 300 Czetwert, 30
 Arbeiter zu 48 kr. C. M. macht 24 „ — „ „

Der Commissionär nimmt zwei, der Mäk-
 ler ein halb Prozent vom Verkaufsprei-
 se, diess macht zu 16 Rubel den Czet.
 gerechnet, bei 300 Czetwert beiläufig 48 „ — „ „

Für das Messen zahlt man 7 Kopeken
 Papiergeld vom Czetwert, welche
 vom Verkäufer und Käufer in glei-
 chen Hälften zu $3\frac{1}{2}$ Kopeken ent-

richtet werden, daher auf den Er-
stern von 300 Czetwert entfallen . 2 fl. 30 kr. C.M.

Daher benöthiget man zur Anschaf-
fung der Galareen und zur Trans-
portirung der in Frage stehenden
Ladung auf den Marktplatz eine Baar-
schaft von 1122 fl. 30 kr. C.M.

Von diesem letztern Betrage kommen
abzuschlagen: der Erlös für den Ver-
kauf der Galeeren in Bender mit . 100 „ — „ „
Für 300 Säcke im Masse eines ganzen,
oder 600 eines halben Czetwert 36
Rubel oder 57 „ 36 „ „
und für die Plachen 22 „ 24 „ „

Zusammen 180 fl. — kr. C. M.

wornach das Erforderniss an Baarem
noch verbleibt mit 942 fl. 30 kr. C. M.
Es entfallen sohin Umkosten auf den
Czetwert 8 fl. W. W. oder 3 fl. 12 kr.
C. M., d. i. auf den Korez Weitzen
mehr weniger $4\frac{1}{2}$ fl. W. W.

Der Preis eines Czetwert Weitzen, wie
er dermal in unserm Podolien mit
4 fl. W. W. bezahlt wird, beträgt . 8 fl. W. W.
Die Auslagen seines Transportes nach
Odessa belaufen sich auf 8 fl. „

Zusammen 16 fl. W. W.

Rechnet man den Papierrubel zu 27 kr. C. M., so
machen 16 solche Rubel, als angenommener Preis für
den Czetwert Weitzen in Odessa, 18 fl. W. W. Wir ge-
winnen also bei jedem Czetwert 2 fl. W. W. Ein wahrlich

kleiner Gewinn, der uns aber gleichwohl gegenwärtig vor Verlust schützt, unsern Produkten einen Absatz sichert, und in Jahren, die dem Handel günstiger sind, einen weit lohnenderen Ertrag verspricht, weil es Jahre gibt, in denen der Czetwert Weizen mit 24—30, ja zuweilen mit 40 Papierrubel gezahlt wird. Iedenfalls ist der oben angenommene Preis von 16 Bankrubeln für den Czetwert sehr gering gestellt; jedoch bleibt hier ausser Rechnung sowohl das Procent von den zum Ankauf von 500 Korez Weizen zur Befrachtung jeder Galeere gemachten Auslagen, als auch von den Kosten der Verfrachtung nach Odessa, welche 942 fl. 30 kr. C. M. betragen, wie ich im obigen Paragraphe gezeigt habe; auch sind die Reise- und Zehrungskosten des Eigenthümers des Transportes nicht in Abschlag gebracht, welches Alles sammt seinem Verweilen in Odessa durch 6 Monate berechnet, für jede Galeere bis 2000 fl. C. M. ausmacht, ungerechnet die Zinsen von der im Verkehre befindlichen Summe.

§. 15. Die Verschiffung des Getreides auf den Flößen scheint allerdings weniger kostspielig, als durch Galeeren, denn Flösse sind leichter und schneller hergestellt, der Verlust bei ihrem Verkaufe viel geringer, als bei den so schlecht an Mann zu bringenden Galeeren. Zu einer auf Flößen zu versendenden Ladung von 300 Czetwert Weizen sind mindestens 200, sechs Klafter lange Tannen nöthig, welche in 5 nach einander folgenden Reihen gefügt werden; dazu aber müssen lauter zu Bauholz geeignete Stämme genommen werden, und in diesem Betrachte können sie mehr kosten, als selbst Galeeren. Um auch diese Art des Transportes zu erproben, will im nächsten Frühjahre Graf Arthur Gołuchowski eine grössere, ich eine kleinere Partie unsers Getreides auf Flößen nach Odessa zu versenden versuchen. Ich bin jedoch nach meinen auf dem Platze Odessa

gesammelten Localkenntnissen des Dafürhaltens, dass dieses Unternehmen unserer Erwartung nicht entsprechen werde; denn Tannenholz, woraus die Flösse gemacht werden müssen, kann der Dnieper mehr und in merklich geringern Preisen, als dieses Galizien im Stande ist, aus den grossen Waldungen Lithauens und Russlands nach Odessa liefern. Das Kieferholz würde sich dort vielleicht vortheilhafter veräussern lassen, allein es ist auch bei uns seltener, und selbst in Galizien kaum um den doppelten Preis des Tannenholzes sehr sparsam und mit Mühe zu haben.

§. 15. Die Verschiffung des Getreides auf den Flö-
sen scheint allerdings weniger kostspielig, als durch Ga-
leeren, denn Flösse sind leichter und schneller hergestellt,
der Verlust bei ihrem Verkaufe viel geringer, als bei
den so schlecht an Mann zu bringenden Galeeren. Zu
einer auf Flössen zu versendenden Ladung von 300 Cent-
ner Weizen sind mindestens 200 sechs Klaster lange
Tannen nötig, welche in 5 nach einander folgenden
Reihen gefügt werden; dass aber müssen lauter zu
Bauholz geeignete Stämme genommen werden, und in
diesem Betrachto können sie mehr kosten, als selbst
Galeeren. Um auch diese Art des Transportes zu erpro-
ben, will im nächsten Frühjahr Graf Arthur Goltzow-
ski eine grössere, ich eine kleinere Partie unsere Ge-
treides auf Flössen nach Odessa zu versenden versuchen.
Ich bin jedoch nach meinen auf dem Platze Odessa

III.

Von der Einführung einer Dampfschiff- fahrt auf dem Dniester.

§. 16. Ohne Dampfboote könnten wir auf Galeeren niemals mehr Weizen als bisher nach Odessa versenden, und um so weniger das Quantum von 300,000 Czetwert, welches eine halbe Million Korez übersteigt, erreichen und zwar aus folgenden Ursachen:

a) Zur Verschiffung dieses Quantums würde man, da eine Galeere höchstens mit 300 Czetwert belastet werden kann, jährlich 1000 Galeeren erbauen müssen, welche dermahl schon 200,000 bis 250,000 fl. C. M. in der Folge aber noch mehr kosten würden wegen der Unmöglichkeit die Galeere wieder zurückzuschaffen, müsten sie jetzt, so wie künftighin in Majaki um den achten, oder wohl gar zehnten Theil ihres Werthes verkauft werden.

b) Zu den blossen Seitenwänden der Galeeren würden jährlich 2000 Stück der schönsten Tannen, die man wegen ihrer zu diesem Zwecke nöthigen Länge und Stärke, wiewohl unsere Gegend an Tannenwäldern reicher ist, als manche andere, nach Verlauf einiger Jahre um keinen Preis bekommen könnte, verbraucht werden; 100,000 zweizöllige Bretter der besten Gattung

und 30,000 Kniehölzer von 12 — 14 Ellen Länge würde das Land tief unter ihrem Werthe verlieren. Zum Bau einer Galeere werden bei 200 Zimmerleute benöthigt, wer aber ist im Stande aus einer Strecke von einigen, selbst mehreren Meilen Umfangs, in der Gegend des Dniesters, wo man dormalen den Galeerenbau versteht, 200,000 solcher fähigen Zimmerleute zu einer und derselben Zeit aufzubringen? Wie bedeutend würde sich nicht ihr Arbeitslohn, nebst dem stets theurer werdenden Bauholze erhöhen, wenn sie dessen gewiss wären, dass alljährlich eine so grosse Anzahl Galeeren gebaut werden muss! Nicht minder schwierig wäre es 4000 taugliche und nüchterne Flösser zu finden, und doch hängt von ihrer Tauglichkeit die Sicherheit des ganzen Transportes ab.

c) Zur Verfrachtung einer halben Million Korez Weizen von Bender nach Odessa würde man unausweichlich wenigstens 60,000 Fuhren aufbringen und miethen müssen, und dieses gewöhnlich zur Zeit der Heumaht, oft schon während der Erndte (indem die Thunlichkeit der Verschiffung nicht von unserem Willen, sondern von dem Stande des Wassers abhängt). Eine solche Menge Fuhren würde selbst im Verlaufe einiger Monate, die dortige Gegend beizustellen nicht im Stande seyn, und selbst im Falle, dass sie es könnte, würden die Frachtpreise so hoch steigen, dass sie jeglichen von der Unternehmung noch zu hoffenden Gewinn verzehren würden.

d) Bei der geringen Bevölkerung jener Gegenden würde der Entgang einer so grossen Bespannung, der Landwirtschaft zu fühlbarer Beeinträchtigung reichend, den dortigen Gutsbesitzern empfindlich, vielleicht selbst der Regierung missfällig seyn.

e) Im Jahre 1843 erforderte der Transport von 30,000

Czetwert galizischen Weizens zur Verfrachtung nach Odessa auf der Achse, mehr weniger 5000 Fuhren, und bloss das Ausladen meiner Galeeren, ungeachtet fünf thätige Offizianten dabei wirksam waren, dauerte fast 2 Monate. Auf einigen Galeeren blieb wegen Mangel an Fuhren der Weizen viel länger liegen. Daraus lässt sich leicht ersehen, wie viel Zeit verschwendet, und welche Mehrauslagen gemacht werden müssten, wenn sich der Bedarf der Fuhren auf das zwölffache erhöhen sollte? Dazu könnte noch der, von Feuchtigkeit durchdrungene, einige Monate lang in Säcken verschlossene Weizen, falls sein Lüften durch Umschaukeln unthunlich sein sollte, leicht dumpfig, oder von Kornwürmern, die dem Getreide überhaupt so viel Nachtheil bringen, angegriffen werden, indem auch schon in einigen vorjährigen Weizen-Partien, die zu lange auf den Galeeren unausgeladen geblieben waren, die Kornwürmer in bedeutender Menge sich zeigten.

§. 17. Nach Aufzählung der vielfältigen Auslagen, und Beschwerden, die mit dem Weizenhandel durch Galeeren unausbleiblich verbunden sind, schreite ich zu einer kurzen Darstellung der durch die Einführung der Dampffahrt zu beseitigenden Verluste und zu erzielenden Vortheile. Angenommen: das Dampfboot mache im Jahre nur sechsmal die Hin- und Rückfahrt von Odessa; es nehme auf der Thalfahrt nur 10 Galeeren mit einer Ladung von 3000 Czetwert, auf der Bergfahrt ebenfalls nur 10 Galeeren mit; es fördere jene nur bis Majaki, und von dort aus bringe sie das nähmliche, oder ein anderes, etwas grösseres Dampfboot, selbst in Abtheilungen nach Odessa; so würden sich daraus folgende Vortheile ergeben:

- a) Bei dem Verkauf einer jeden Galeere stellt sich jetzt im besten Falle ein Verlust von 100 fl. C. M. heraus; daher würde beim sechsmaligen Zurückbringen von 10, zusammen also von 60 Galeeren ein Verlust verhüthet von 6,000 fl. C. M.
- b) Die Ersparniss an Fuhren bei jeder Abstellung einer Ladung von 3000 Czetwert nach Odessa beträgt an jährlichem Frachtlohn pr. 1 fl. C. M. vom Czetwert (zu Zeiten noch mehr) im Ganzen 18,000 „
- c) Wenn die Galeeren mit Hilfe des Dampfbootes den Hin- und Rückweg machten, so bedürfte man zu jeder derselben, statt der bisherigen vier, dann nur einen Flösser; eine Ersparung bei 60 Galeeren von 180 Menschen, und an Geld von 5,400 „
- d) Die grossen Kosten und Beschwerneisse des Zurückbringens der leeren Fahrzeuge aus Odessa nach Galizien zwingen zum Verkauf der Säcke und Plachen daselbst, wobei für den Verkäufer ein bedeutender Verlust sich ergibt. Während eines zweimonatlichen Aufenthaltes in Odessa fand ich mit Mühe einen Käufer aus Balta, Namens Kopel Harlat, der mir nur darum meine 3000 Stück Czetwert hältigen Säcke abkaufte, weil er sie zur Verfrachtung seines, in Bessarabien erkauften Weizens bedurfte. Er, der einzige bot mir für 100 Säcke, zu deren jedem $4\frac{1}{2}$ Arschinen Sackleinwand verwendet worden waren, 12 Silberrubel an, während die Kaufleute in Odessa noch geringere Preise boten. Ich verkaufte ihm also 300 Säcke um 36 Rubel,

das ist nicht ganz 60 fl., und da sie mich zu Hause auf 100 fl. C. M. zu stehen kamen, so verlor ich an 300 Säcken 400 fl. C. M.

Beim Verkaufe der zu den Plachen Behufs der Bedeckung des Weizens auf den Galeeren verwendeten 6 Stück Leinwand verlor ich 15 fl.

Mittelst des Dampfbootes können Säcke und Plachen wieder zurückgebracht und so lange sie dauern, verwendet werden.

Die Kosten des durch zwei Monate dauernden Aus- und Uiberladens betragen, laut oben gemachter Berechnung, bei jeder Galeere 83 fl. C. M. Die Fahrt mittelst Dampfbootes würde diese Auslage um mehr als $\frac{2}{3}$ verringern, daher bei jeder Galeere eine Ersparung geben von 50 fl. C. M. Im Ganzen würden uns 150 fl. C. M. zu Guten kommen und wenn das Dampfboot nur 6 Mal im Jahre die Fahrt machte, so würde dieses bei 60 Galeeren die namhafte Summe von 6030 fl. geben, deren Ersparung man dem Dampfboote zu verdanken hätte.

§. 18. Diese Berechnung zeigt, dass bei einer bloss sechsmaligen Fahrt des Dampfbootes jährlich nach Odessa, an Ersparung vermeidlicher, mit dem dermaligen Fruchthandel durch Galeeren aber unausweichlich verbundener Kosten allein, auf jede Fahrt 6030 fl. gerechnet, 36180 fl. C. M. sich ergeben würden; wobei noch der Vortheil durch mögliche Erzielung besserer Preise nicht in Anschlag gebracht ist, auf welche man jetzt bei dem mehrmonatlichen Aus- und Umladen nie mit Verlässlichkeit zählen kann. In Jahren wo der Wasserstand günstig wäre, könnte das Dampfboot leicht zehn Hin- und Rückfahr-

ten machen und hiedurch sogar die Kosten seiner Anschaffung und der jährlichen Erhaltung decken.

§. 19. Ein eisernes Dampfboot von 60 Pferdekraft, 18 Zoll tief gehend, das ist ein sogenanntes *bateau remorquer*, aus Frankreich oder England herbeigeschafft kann 40 bis 45,000 fl. C. M. kosten. Ich habe hierwegen bereits Schritte und Anfragen gethan, welche, wenn sie völlig befriedigende Erwiederungen zur Folge haben werden, ich seiner Zeit zu veröffentlichen nicht unterlassen werde. Die jährliche Besoldung des Kapitäns und der Bootsleute lassen sich vor der Hand eben so wenig, als die Kosten der Erhaltung des Bootes und der Galeeren mit Bestimmtheit ausweisen. Ungefähr können die jährlichen Kosten der Erhaltung eines Dampfbootes, den höchsten Ansatz genommen, folgende seyn:

Die Besoldung des Kapitäns	2000 fl. C. M.
Der Lohn für fünf nothwendige Bootsleute jedem 200 fl.	1000 „ „
Zu jeder Fahrt 1000 Zentner entschwefelter Steinkohlen, den Zentner sammt Zustellung zu 20 kr. C. M. gerechnet, gibt bei sechs Fahrten im Jahre	2000 „ „
Das Procent für das ausgelegte Kapital zur Anschaffung des Dampfbootes mit Hinzurechnung des Procentes zur Wiedereinbringung dieses Kapitals zusammen 10% macht	4500 „ „
Oehl zu den Maschinen, kleinere Reparaturen und andere unvorhergesehene Auslagen jährlich	500 „ „
Zusammen	10,000 fl. C. M.
Angenommen nun, es werde das Dampfboot jährlich nur 6 Fahrten von Koro- piec nach Bender oder Odessa machen, so wird jede einzelne Fahrt , . .	1666 fl. 40 kr. C. M.

kosten, und da ich oben im §. 18. nachgewiesen habe, dass ein Dampfboot bei jeder Fahrt um 6030 fl. C. M. weniger Auslagen erfordern wird, als die dermahlige Art des Transportes durch Galeeren, so ergibt sich bei jeder einzelnen Fahrt mit dem Dampfboote eine Ersparung von 4363 fl. 20 kr. C. M. also nahe an 1000 Dukaten.

Eine Hauptrubrick bei der Dampfschiffahrt aber bilden die Steinkohlen. Dermal zahlt man den Korez in einer Entfernung von etlichen Meilen von Koropiec mit 10 kr. C. M. Voraussichtlich dürfte dieser Preis nach Einführung der Dampffahrt steigen. Um diesem zu begegnen bin ich eben im Begriffe mich im gesetzlichen Wege der Ausbeutung eines mächtigen Kohlenlagers zu versichern, welches sich auf einem von mir bereits angekauften Grunde befindet.

§. 20. Die Klippen im Dniester unter Jampol, welche von Altersher für das bedeutendste Hinderniss der Schifffahrt auf diesem Flusse gehalten wurden, sind nicht so gefährlich, als man sich's gewöhnlich vorstellt. Sie wurden zweimahl von dem Ingenieure *de Vollant*, und zwar in den Jahren 1793 und 1795 untersucht. Ein Theil des einst über das Wasser hervorragenden und die Fahrt am meisten hindernden Felsens, wurde auf Befehl der russischen Regierung mit Pulver gesprengt und in Jampol ist ein eigener Beamter zur Hilfeleistung für die Fahrzeuge in Nothfällen angestellt. Zwar ragen noch immer Granitfelsen in dem Wasser quer durch den Fluss; aber in der Mitte ist die Fahrt frei, und in einer Breite von 7 bis 8 Klafter zur Beschiffung mit Galeeren ganz geeignet; übrigens der kleinste Wasserstand auf dieser Katarakte mit 8 Schuh Tiefe. Alle Unfälle, die sich je

durch Scheitern der Galeeren ereignet haben, sind lediglich Folgen der Trunkenheit und Unbehilflichkeit der Flösser, welche sich nicht in der Mitte des Stromes haltend, auf Sandbänke oder Steinlager, die sich hin und da auf seichtern Stellen befinden, geworfen wurden. Um den Klippen gefahrlos auszuweichen, muss man eine Viertelmeile vor denselben mit den Galeeren an das Land stossen und sie dann, jede einzeln, mitten durch jene Klippen und zwar mit der grössten Strömung, auf dem Wasserfall herablassen. Die vorsichtigsten und nüchternsten Flösser müssen jede einzelne Galeere durch diese Klippen führen; denn wenn mindergeschikte, selbst vom besten Willen beseelte oder nicht ganz nüchterne Flösser die Galeeren, und überdiess noch in kurzer Entfernung, eine nach der anderen führen, so geschieht es nicht selten, dass die nicht mit der Hauptströmung gehende Galeere, unterhalb der Hauptströmung mit aller Kraft auf seichte Stellen, wo sie sitzen bleiben muss, geworfen wird, oder wenn gleich die nächste Galeere, bevor noch die erstere wieder in die Tiefe geschafft wird, folgt, diese an die erstere anstösst und solche zertrümmert, oder sich selbst beschädiget. Hat man die Fahrzeuge auf solche Art einzeln nacheinander durch die Klippen und Untiefen gebracht, so muss man sie einige hundert Klafter weiter unten, nach Massgabe der Oertlichkeit auch noch in grösserer Entfernung, wieder anlegen lassen, die Flösser auf ihre früheren Plätze zurückzuschaffen und so erst die Fahrt fortsetzen. Auf solche Weise habe ich im vorigen Jahre meine Galeren ohne mindeste Beschädigung durch die Klippen unterhalb Jampol gebracht.

Die Dampfboote mit den Galeeren müssten auf gleiche Art durch die Klippe bei Jampol geschafft werden.

Ein eisernes Dampfboot von 60 Pferdekraft würde als Locomotiv etwa zehn mit Weizen oder anderem Gut

beladene, mit Ketten an einander befestigte Galeeren nach sich ziehen. Vor den Klippen bei Jampol müsste das Dampfboot von den Galeeren — um ihr Zerschellen, welches unvermeidlich wäre, wenn sie auf einmal den Wasserfall befahren sollten, zu verhüten und so auch die Galeeren selbst eine von der andern eine Viertel Meile vor den Klippen, nachdem das Feuer unter dem Kessel schon vermindert worden ist, abgelöst, sofort das Dampfboot zuerst durch die Klippen geschafft, und wenn es schon glücklich passiert ist, auf einer sichern Stelle unterhalb den Klippen wieder an das Land gesetzt, sodann jede Galeere einzeln und in Zwischenräumen durch die Klippen gebracht, und beim Anlangen zum Dampfboote an dasselbe wieder angekettet werden. Von da an kann schon die Weiterfahrt bis Bender und Majaki ohne irgendwo anzuhalten, statt finden.

§. 21. Das Dampfboot könnte auf der Bergfahrt von Odessa zurück Seesalz für die Umgegend von Kamieniec Podolski einnehmen, welches gegenwärtig von Fuhrleuten, Czumaki genannt, zu Wagen in das Innere einiger Gouvernementsbezirke verführt wird. Ausser diesem könnte jede, der an das Dampfboot angehängten Galeeren wenigstens 30 Stück Ochsen, die wir dermahl schon gut gemästet in Balta, Hanczykraku, in Budzak und hinter Odessa in den Gebreiten der Krimm einkaufen, nach Galizien bringen, wodurch wieder dem, von einem 70 Meilen langen Triebe bedingten Abmagern der Ochsen vorgebeugt, zu ihrer vollständigen Mastung sogar nur die Hälfte des sonst gewöhnlich erforderlichen Futters verbraucht, mithin bei so bedeutender Ersparniss an Futter der Viehstand durchaus vermehrt werden könnte. Eben so könnten unsere Gärbereyen mit rohen Häuten aus Odessa, wo sie sehr wohlfeil sind, versorgt werden. Endlich könnten wir unseren überflüssigen Brandwein in türkische, griechische, italie-

nische, französische, englische, holländische und andere Häfen verführen, wenn nur unsere, das Wohl Galiziens sorgsam im Auge haltende Regierung geruhen wollte, uns die Bewilligung zu einer, jedoch ohne Beeinträchtigung der im russischen Reiche geltenden Propinationsrechte zu vollführenden transito Durchfuhr nach Odessa zu erwirken. Ein mit zehn Galeeren belastetes Dampfboot könnte auf jede Galeere 1000 Wiener Zentner einnehmen, und da 15 Garnez Aquavit oder Brandweingeist einen Wiener Zentner wiegen, so könnte ein solches Dampfboot mit einem Male 15000 Garnez Aquavit nach Odessa transito verführen. Ein gleicher Vorthail würde aus der Dampfschiffahrt durch Beförderung der Personen nach und von Odessa erwachsen, weil dermahl die Reise zu Lande von Brody nach Odessa, oder der von Odessa nach Brody zurück, mehr denn 60 Silberrubel kostet. Das Dampfboot mit einer geräumigen auf 40 Personen eingerichteten Kajüte, könnte die Reisenden nicht nur um die Hälfte wohlfeiler, sondern auch ungleich schneller an ihr Reiseziel bringen. Die Verführung dieser und ähnlicher Ladungen würde nicht bloss die Kosten der Rückkehr der Fahrzeuge aus Odessa, sondern auch einen Theil, oder gar das ganzjährige Erforderniss der Kosten zur Erhaltung derselben decken.

§. 22. Ich habe oben (§. 14.) nachgewiesen, dass derzeit Jedermann welcher mit Getreide nach Odessa zu fahren gedenkt, für jede Galeere, ausser dem Kaufschillinge für 500 Korez Weizen, bei 1000 fl. C. M. baaren Geldes zu den oben aufgezählten Auslagen benöthige. Darum kann sich wohl nur eine geringe Zahl von Producenten und Spekulanten finden, die bei dem herrschenden Geldmangel die Versendung einer grössern Getreidemenge zu unternehmen im Stande wären. Die Fahrt mit dem Dampfboote würde die Transportkosten wenigstens

um die grössere Hälfte vermindern, und eben dadurch den Getreidehandel erleichtern und vermehren.

§. 23. Im Jahre 1843 als dem ersten meiner Fahrt nach Odessa, hatte ich 12 Galeeren, die aber unterwegs durch Umladen auf 11 vermindert wurden. Auf jeder Galeere waren etwa 500 Korez oder 300 Czetwert Weizen. Da nun ein Czetwert im Durchschnitte 10 Pud und 12 Pf. wiegt, was 412 Pf. pol. gibt, so betrug das Gewicht einer jeden Galeere mit Einrechnung der Pfosten und Bretter unter den Säcken, der Säcke und Plachen dann der vier Flösser, wenigstens 1000 Wiener Zentner oder 1380 Zentner pol. Die Galeeren hatte ich bei mir in Koropiec erbauen, und jede mit etwa 500 Korez Weizen beladen lassen. Trotz ihrer mangelhaften Beschaffenheit gingen sie doch nicht tiefer als 18 Zoll im Wasser und stiessen vom Lande am 23. Juny 1843.

Der Anführer dieser ersten Expedition war Hr. Johann Broszniowski, ein unter meiner Leitung stehender junger Mann. Am 25. Juni kam er nach Zaleszczyki, am 1. July nach Okopy, am 9. nach Jampol, am 13. July 1843 nach Schwarzdorf (Czarnawies') vor Bender. Broszniowski, welcher dazumahl die erste Wasserreise seines Lebens auf dem Dniester versuchte, und von den Gefahren einer Wasserreise, vorzüglich aber der bedenklichen Klippen - Passage bei Jampol, die er dennoch ohne Verminderung der Ladung zurücklegte, zu sehr eingenommen war, reisete mit Furcht, Zögern und Umsicht, und kam dennoch, obgleich der Trotz und die Faulheit der Haliczzer Flösser, die täglich spät ausfahren, und zeitlich Nachtlager machten, oft unter dem Vorwande zu starken Windes anhielten, und hiedurch viel Zeit verschwendeten — ihm viel zu schaffen machten — in 20 Tagen vor Koropiec bis Schwarzdorf (Czarnawies') einige Meilen vor Bender, ohne einen Unfall gehabt zu haben, oder an einen

Stein wo gestossen zu seyn — und er hätte noch in viel kürzerer Zeit daselbst eintreffen können, wenn nicht die so eben bemerkten Hemmnisse, welche theils die böswilligen Flösser, theils andere Anstände und Verzögerungen, als z. B. das Heben der Schiffbrücken, die Beschau auf den beiderseitigen Zollkammern und s. w. verursachen, obgewaltet hätten, — welche Hindernisse jedoch keineswegs der Natur des Dniesters, der unter Jampol und den dortigen Klippen, insbesondere von Raszków aus, selbst an den seichtesten Stellen eine Tiefe von 7 Ellen hat, und so gefahrlos ist, dass man ihn sogar bei der Nacht mit Galeeren beschiffen kann — zugeschrieben werden dürfen. Ich glaube übrigens, dass man, wenn die Galeeren schneller fortgeschafft, und den Flössern kein Zeitverlust gestattet würde, bei einem selbst mässigen Wasserstande, innerhalb 14 Tage die Reise von Koropiec nach Bender zurücklegen könnte, und da ferner ein Dampfboot in einer Stunde $2\frac{1}{2}$ Meile segelt, so könnte die gedachte Fahrt ungleich schneller (wie die unten angeführte Tabelle der Entfernungen der einzelnen Orte zeigt) in 3 Tagen gemacht werden; denn je sanfter der Lauf eines Flusses ist, um so rascher befährt ihn das Dampfboot, um so leichter bringt es in der Bergfahrt die ihm angehängten befrachteten Galeeren wieder zurück.

§. 24. Ein von Koropiec nach Bender gehendes Dampfboot muss 110 Meilen hin und eben so viel zurückmachen; wenn nun der Durchschnitt mit Rücksicht auf die schnellere Thal- und langsamere Bergfahrt pr. 9000 Klafter auf die Stunde angenommen wird, so würde die Hin- und Rückfahrt bis Bender bei 99 Stunden oder 8 Tage, bis Majak hingegen 119 Stunden dauern. *)

*) Ein Dampfboot könnte in der Thalfahrt bei mittlerem Wasserstande stündlich 13510 Klafter zurücklegen,

Wenn in Russland nach Einführung einer ordentlichen Dampfschiffahrt auf dem Dniester mittelst Regierungsbooten auch eine geregelte Strom- und Uferpolizei organisirt werden sollte, woran nicht zu zweifeln ist, wenn man erwägt, was diese Regierung zur Erleichterung der Dniesterschiffahrt schon gethan hat, und wie sehr sie es sich angelegen seyn lässt allenthalben kräftigst einzuwirken, wo das materielle Wohl ihrer Unterthanen betheiligt ist; so müsste diese Schiffahrt ungemein in Schwung kommen, weil sie dann gegen widrige Zufälle in dem Masse geschützt wäre, dass selbst zur Nachtzeit die Dampfboote hin und zurück segeln könnten. Ausser diesem liesse sich mit Zuversicht darauf rechnen, dass die russische Regierung Schöpfen zu Niederlagen auf Steinkohlen errichten, und Speicher, welche aus vielen Rücksichten sehr vortheilhaft zum Umladen des Weizens aus den Galeeren auf die zur Bergfahrt auf den Untiefen des Dniesters bis Majaki oder Bender und zurück nach Odessa bestimmten Regierungsdampfboote wären, erbauen lassen würde. Mittlerweile könnten unsere Fahrzeuge, sobald sie ihre Fracht entweder auf die gedachten russischen, oder auf unsere eigenen tiefer gehenden, und zur Fahrt auf den Untiefen bestimmten Dampfboote zur weiteren Versendung nach Odessa ausgeladen hätten; gleich von Bender oder von Majaki aus um eine zweite Ladung nach Galizien zurückkehren, und dieses um so mehr, als der Dniester hinter Bender wegen seiner Krümmungen die meiste Zeit zur Fahrt erfordert, und seine Länge von Bender nach Odessa 42 Meilen beträgt.

Auf solche Weise könnte bei Benützung unserer Dampfboote nach Bender, und der russischen Regierungsdampf-

während dermahl die Galeeren in derselben Dniestersthalfahrt kaum 1500 bis 2000 Klafter fortkommen.

boote von dort zurück die Rückkehr unserer Fahrzeuge um mehrere Tage früher statt finden *)

*) Folgendes ist die genau berechnete Entfernung der verschiedenen am Dniester von Koropiec nach Odessa gelegenen Ortschaften, wie auch die ganze Länge des Laufes dieses Flusses, die Schnelligkeit der Fahrt, und der Verbrauch der Steinkohlen:

E n t f e r n u n g.

Von Koropiec nach Okopy	30 Meilen
„ Okopy „ Bender	80 „
„ Bender „ Majaki	22 „
„ Majaki „ Odessa	20 „
„ Bender „ Odessa	42 „
„ Okopy „ Majaki	102 „
„ Koropiec „ Majaki	132 „
„ Koropiec „ Odessa	152 „

S c h n e l l i g k e i t.

Von Koropiec nach Okopy hin in	8 St.,	zurück	17 St.
„ Okopy „ Bender	24 „	„	50 „
„ Bender „ Majaki	6 „	„	14 „
„ Majaki „ Odessa	6 „	„	13 „
„ Bender „ Odessa	12 „	„	27 „
„ Okopy „ Majaki	30 „	„	64 „
„ Koropiec „ Majaki	39 „	„	80 „
„ Koropiec „ Odessa	44 „	„	92 „

V e r b r a u c h a n S t e i n k o h l e n.

Von Koropiec nach Okopy, 160 Cent. hin und zurück.

„ Okopy „ Bender	144 „
„ Bender „ Majaki	120 „
„ Majaki „ Odessa	108 „
„ Bender „ Odessa	234 „
„ Okopy „ Majaki	561 „
„ Koropiec „ Majaki	724 „
„ Koropiec „ Odessa	816 „

Die Länge des Dniesters von seinem Ursprunge unter Dniestrzyk dubowy bis Rozwadów beträgt 18, von da bis Koropiec 26, von Koropiec bis Okopy 30, zusammen 74 Meilen in Galizien.

§. 25. Nächstens will ich mit einer Ladung von 20,0000 Korez Weizen (wovon ein Viertel mein eigenes Product ist, und der Rest bloss von fremder Erzeugung herrührt) auf 40 Galeeren von Koropiec nach Odessa fahren. Um diesen Transport nach Odessa abzustellen, muss ich folgende Auslagen und Verluste tragen:

- a) Die Verführung zu Wagen von Bender nach Odessa für jeden Czetwert pr. 1 fl. C. M. gerechnet macht 11250 fl. C. M.
- b) Der Verlust bei den Galeeren für jede wenigstens 100 fl. C. M. gerechnet macht 4000 „ „
- c) Der Verlust an Säcken 22500 Stück pr. $\frac{1}{2}$ oder der 11250 Stück zu einem ganzen Czetwert, bei jedem wenigstens pr. 6 kr. beträgt 1150 „ „
- d) Der Verlust an 44 Plachen, welche 240 Stück Leinwand zu 50 Arschinen erfordern, nach den Leinwandpreisen

Gemäss der, auf Befehl der russischen Regierung unter der Leitung des um das Wohl der ihm anvertrauten Provinz hochverdienten und erleuchteten Gouverneurs von Neurussland und Bessarabien Grafen Woroncow entworfenen, und „Lauf des Dniesters“ benannten Karte, welche ich während meiner Anwesenheit in Odessa mir angeschafft und mitgebracht habe, beträgt der Lauf des Dniesters:

Von Okopy nach Bender 556 Werste oder 78 Meil. und 750 Kl.
 „ Bender „ Majaki 152 „ „ 21 „ „ 1500 „
 „ Okopy „ Majaki 708 „ „ 99 „ „ 2250 „

Meine obige Berechnung gibt demnach für den Lauf des Dniesters eine um zwei Meilen und 1750 Klafter grössere Länge. Jedoch ist diese so geringe Abweichung im Vergleich mit der so grossen Strecke und deren mehrfachen Krümmungen so unbedeutend, dass sie vielmehr für die Genauigkeit meiner Messung spricht.

des letzt verfloßenen Jahres berechnet 562 fl. 30 kr. C. M.

e) Das Umladen des Weizens von den Galeeren auf Wagen kann wegen Mangel an Fuhren, wenigstens drei Monate dauern, daher während dieser Zeit die Erhaltung von 160 Flössern, jeden täglich zu 12 kr. C. M. gerechnet 2880 fl. und von fünf Offizianten jeden täglich zu 48 kr. C. M. gerechnet 360 fl. C. M. kosten wird. Angenommen man könne sich mit der Hälfte dieser Flösser behelfen, und die andere Hälfte nach Hause schicken, so kostet die Erhaltung der Hälfte 1440 „ „

Die Offizianten aber, welche behalten werden müssen 360 „ „

f) Der bedungene Lohn für 160 Flösser für die ganze Fahrt jedem zu 30 fl. C. M. macht 4800 „ „

Zusammen also die Transportkosten 23562 fl. 30 kr.
Ein Dampfboot mit 10 Galeeren, jede mit 500 Korez Weizen beladen, müsste zur Fortschaffung des obigen Transportes viermal zurückkehren und da nach der Berechnung zu §. 19. jede Fahrt 1666 fl. 40 kr. C. M. kostet, so geben diese vier Fahrten die Summe von 6666 fl. 40 kr.

Rechnet man hinzu die Löhnung für 30 Flösser, nemlich zu jeder Galeere einen mit dem Lohne von 30 fl. C. M. so macht dieses in 4 Fahrten 1125 „ „

Zusammen 7791 fl. 40 kr.

Wird diese Summe mit der obigen von 23562 fl. 30 kr. verglichen, so zeigt sich ein Unterschied v. 15770 fl. 50 kr. welche durch den Transport mittelst Dampfbootes gegen jene mit blossen Galeeren bei 20,000 Korez Weizen erspart, somit gewonnen werden können.

Der reine Nutzen von 15770 fl. 50 kr. C. M. aus einer viermahligen Fahrt des Dampfbootes in Einem Jahre, muss Jedermann von den augenscheinlichen Vortheilen einer Dampfschiffahrt auf dem Dniester überzeugen, sohin zur schleunigen Bildung einer Handelsgesellschaft und Vermehrung der Dampfboote auf diesem wichtigen Flusse ermuntern.

§. 26. Um meine Absicht wegen Einführung einer geordneten Dampfschiffahrt auf dem Dniester desto schneller und sicherer zu erreichen, bemühte ich mich nur mit wenigen Gesellschaftern in Verbindung zu treten, weil mir die Schwierigkeiten und stetten Hemmnisse, welche bei grösseren Handelsgesellschaften obwalten, vorschweben.

§. 27. Unsere Gesellschaft wird auf einem in voller Rechtsform geschlossenen Vertrage beruhen, in welchem auf alle nur möglichen Unfälle vorgedacht ist. Durch den Tod eines, oder des anderen der drei Gesellschafter wird die Gesellschaft nicht aufgelöst. Pränotirungen, Intabulirungen und andere Rechtsverwahrungen, die ähnlichen Anstrengungen vereiniger Kräfte nur hinderlich sind, sollen nicht statt finden. Selbst die, von dem Verstorbenen in die Gesellschaft eingelegte Summe, wird der Verwaltung und Kontrolle der Pupillar Behörde nicht unterliegen und dessen Erben werden sich bloss mit der jährlichen Dividende, die ihnen durch die übrigen am Leben gebliebenen Gesellschafter nach Massgabe des diesfälligen wechselseitigen Vertrages zugewendet werden

wird, begnügen müssen: denn nur volles Vertrauen in den Charakter der Gesellschafter soll eigentlich die Grundlage jener Gemeinschaft seyn.

§. 28. Ich bin fest überzeugt, dass, wenn unser Unternehmen im ersten Jahre mit den Dampfboote günstig ausfällt, sich 'schon im nächsten Jahre eben solche kleine Handelsgesellschaften, um bedeutende Getreidequantitäten mit Dampfbooten ausführen *) bilden werden.

Man wird daher bei Anschaffung des ersten Dampfbootes mit der grössten Vorsicht und Achtsamkeit vorgehen müssen, damit nicht durch irrige Berechnung der Kraft und deren unrichtige Anwendung auf den Wasserstand des Dniesters, dieses grosse Handelsunternehmen gelähmt, sein erstes Misslingen abschreckend, und das Ganze selbst im Keime erstickt werde, wie wir in Galizien leider! an zwei Dampfмühlen das Beispiel haben, die wegen irriger Berechnung der Triebkraft der Maschine zu nicht geringem Schaden der Aktionäre nutzlos dastehen.

§. 29. Bevor ich meine Bemerkungen über den Getreidehandel in Galizien nach Odessa, und über die

*) Ich muss Jeden, der noch zweifeln möchte, dass 18 Zoll tief gehende Dampfboote zu jeder Jahreszeit den Dniester befahren können, versichern, dass es Flüsse gibt, wie die Loire in Frankreich, die Tiber in Italien, der Dnieper in Russland, welche schon jetzt mit Dampfbooten, die nicht tiefer als 8, 12 bis 15 Zoll im Wasser gehen, befahren werden. Dieses Bedenken waltet daher um so weniger rücksichtlich der Beschiffung des Dniesters ob, als ich selbst im vorigen Jahre mit 18 Zoll tief gehenden Galeeren nach Odessa gefahren bin. Uibrigens können sich Gesellschaften bilden, deren Boote auf dem obern Theile des Dniesters von Rozwadów bis Koropiec und von da zurück, vielleicht noch flacher gehen würden, als solches auf der Loire, der Tiber, dem Dnieper u. s. w. geschieht.

Einführung einer Dampfschiffahrt auf dem Dniester durch den Druck veröffentliche, hielt ich es für meine Pflicht, solche im Manuskript der hohen Landesregierung mit der Bitte vorzulegen: Hochselbe geruhe in Berücksichtigung unserer Bemühungen wegen Auffindung eines Absatzweges für den Getreidehandel aus den fruchtreichen Gegenden des östlichen Galiziens, uns in diesem wichtigen, die Wohlfahrt des Landes beabsichtigenden Unternehmen, theils durch Regulirung der Ufer, Ausschlämmen und Ausbaggerung des Dniesterbettes an einigen hierländigen Stellen, theils durch Einführung der nöthigen Strom- und Uferpolizei — wodurch der Handel sich auf eine hohe Stufe emporschwingen könnte, — endlich durch Bewilligung der zollfreien Einfuhr eines eisernen Dampfbootes aus dem Auslande zu unterstützen.

§. 30. Ich würde als Eigenthümer der Güter Koropiec und Scianka, welche der Dniester in einem Umfange von wenigstens einer Meile umfließt, und als Uferbewohner dieses Stromes, mich an der Natur versündigen, und ihre herrliche Spende verkennen, wenn ich nicht eine so günstige Lage benützen, und nicht alljährlich Weizen nach Odessa senden sollte. Und obwohl die vor auszusehende Zunahme der Konkurrenz den ursprünglichen Unternehmern die Handelsvorthelle schmälern wird, so bin ich doch von jeder Selbstsucht so weit entfernt, dass ich mit Vergnügen meine, auf eigene Erfahrung gegründeten Betrachtungen über einen, für das allgemeine Wohl so wichtigen Gegenstand veröffentliche. Im Bewusstsein meines reinen Strebens dem Lande mit etwas Nützlichem zu dienen, übergebe ich meine, wiewohl unvollkommene Arbeit dem Publikum und unterziehe sie seiner einsichtsvollen Beachtung mit der Bitte, mir unter meiner Adresse über Lemberg und Nizniów nach Koropiec allen-

fällige, den Zweck meines Unternehmens fördernde Bemerkungen und Wahrnehmungen, welche ich dankbar benützen will, gefälligst zukommen zu lassen.

§. 31. Dieser Aufsatz war bereits beendet und in das Deutsche übersetzt, als mir der, von der hohen Hofkanzlei der hierländigen Regierung zur weitem Bekanntmachung an die Gutsbesitzer herabgesendete Bericht über den galizischen Handel auf dem Dniester nach Odessa in die Hände kam. *) Wie schätzbar auch dieser Bericht dadurch ist, dass er die Blicke der hohen Regierung auf einen für die Wohlfahrt des Landes so hochwichtigen Gegenstand leitet, so fand ich ihn doch mehr allgemein, unvollständig und nicht so sehr in die wesentlichen Einzelheiten eingehend, welche ich in meinen Betrachtungen möglichst erschöpfend herauszuheben bemüht war.

*) Siehe Wiener Zeitung Nro. 343 bis 346 vom Jahre 1843.

IV.

Anhang.

§. 32. **D**as Bestreben, mein Unternehmen einer Beschiffung des Dniesters für die Ausfuhr und Verwerthung zunächst unseres Weizens, nicht sowohl mir selbst, als vielmehr dem Lande in einer Zeit nutzbar zu machen, wo jeder treue Freund desselben die Aufforderung in sich fühlen muss, zum allgemeinen Wohl, was er vermag, aufzubieten, und seine Landsleute zur thätigen Theilnahme zu ermuntern, bestimmte mich nach dem Abschluss der vorangehenden Darstellung, welche in polnischer Sprache am 1. Jänner 1844 gedruckt erschienen ist, noch die neuesten Wahrnehmungen über den Weizenhandel nach Odessa einzusammeln und sie vergleichungsweise mit dem Weizenhandel nach Danzig in dem folgenden **Anhang** zu veröffentlichen.

§. 33. Aller Anfang ist schwer, und so ist auch der Weizenhandel, welchen Galizien nach Odessa begonnen hat, noch manchen Schwierigkeiten ausgesetzt, theils durch die Unregelmässigkeit der Schifffahrt auf dem Dniester, theils durch die in Galizien erfolgte Theuerung der Galeeren, hauptsächlich aber durch den Umstand, dass der Weizen von Bender oder Majaki zu Lande nach Odessa transportirt werden muss, dass in genannten Orten die Fuhren schwer zu bekommen sind, und man sohin in die übertriebenen Forderungen der Fuhrleute einzuwilligen genöthiget ist, weil der Andrang mit Weizen aus Galizien und Podolien in den Sommermonaten sehr gross,

und langes Warten dem ohnehin auf dem Fluss während der Fahrt schon feucht gewordenen Weizen nur nachtheilig seyn kann.

§. 34. Und so gibt es der Gefahren und Hindernisse, mit welchen der Weizenhandel nach Odessa zu kämpfen hat, noch gar manche andere, die ich hier nicht einmal erwähne, allein dessungeachtet sollen sich die unternehmungslustigen Spekulanten und Gutsbesitzer ja nicht abschrecken lassen, denn mit der Zeit muss es gelingen alle diese Widerwärtigkeiten zu beseitigen, und es liegt in der Natur der Sache, dass der Markt von Odessa durch seine geographische Lage und durch seinen lebhaften Verkehr mit allen Hauptgetreidemärkten Europas auf die Dauer für Galizien stets einen vortheilhaften raschen Absatz des überflüssigen Weizens darzubieten haben wird, insbesondere denjenigen Kreisen, welche sich in der Nähe des Dniesters befinden.

§. 35. Die Aussicht für die Zukunft ist um so günstiger, als man sicher annehmen kann, dass schöner galizischer Weizen, wenn er einmahl regelmässig am Odessär-Markte erscheinen, noch mehr Ansehen im Auslande, besonders in England und Italien, wo man auf gute Waare einen ganz besonderen Werth legt, gewinnen wird.

Bisher war es nämlich die Schattenseite des Odessär Weizenmarktes, dass die ordinären und Mittelsorten die Hauptrolle spielten, die Prima-Sorten dagegen stets selten waren, und der Odessär-Weizen daher im Allgemeinen in Qualität dem Danziger und Rigaer Weizen zu sehr nachstand.

Am deutlichsten geht diess aus den wöchentlich in London an der Kornbörse erscheinenden Preiscouranten hervor, in welchen der Odessär-Weizen immer um 4 bis 6 Schilling pr. Quarter niedriger, als der Danziger notirt ist, was ungefähr 2 bis 3 fl. W. W. pr. Korez aus-

macht. Vergangenes Jahr sind leider die nach Odessa gelangten schönen Partien galizischen Weizens nicht im ursprünglichen Zustande ins Ausland gekommen, sondern man hat sie in Odessa zum Verbessern anderer schlechterer Gattungen benützt. Dieses Jahr ist aber mit Zuversicht zu hoffen, dass der galizische Weizen, da er schon in bedeutenderer Quantität nach Odessa geht, unvermischt auf die ausländischen Märkte gelangen wird, und dann wird man ihn nach seinem wahren Werthe schätzen lernen, und es wird, es muss so weit kommen, dass England, Frankreich und Italien nach Odessa besondere Aufträge mit höhern Limiten auf galizischen Weizen ertheilen werden.

§. 36. Es ist nicht zu verkennen, dass Odessa eine sehr vortheilhafte Lage hat, um einen regelmässigen Absatz von Getreide zu erzielen, denn sein Handelsfeld berührt alle Länder Europas, welche Getreide bedürfen. Odessa steht im fortwährenden Verkehr mit Griechenland, mit der Turkey, mit Italien, mit Frankreich, mit England, mit Holland und Belgien, und wenn auch die Erndte in einem dieser Länder oder auch in mehreren derselben gut ausgefallen ist, so sind wieder andere, die nur schlechte Erndte aufzuweisen haben, und Italien sowohl als Frankreich reichen nie, selbst bei ganz günstiger Jahreszeit, mit ihrer Erndte aus. Dieses Jahr ist es England, welches dem Weizenhandel Leben und Schwung gibt, indem die vorjährige Erndte in England ein grosses Defizit, welches circa eine Million Quarter, also circa drei Millionen Korez betragen soll, verursacht hat. Dieses Defizit muss von Danzig, Riga und Odessa gedeckt werden. Es ist in diesem Falle natürlich, da Danzig, welches den englischen Märkten so nahe gelegen ist, den Weizenspekulanten mehr augenblickliche Vorthelle einräumen und höhere Preise als Odessa zahlen kann; denn

von Danzig brauchen die Schiffer zur See nach England nur 10 bis 14 Tage und von Odessa brauchen sie 3 Monate.

§. 37. Die Kosten der Schiff- Fracht und so auch der Assecuranz gegen Seeschaden sind demnach in Danzig um ein Bedeutendes billiger als in Odessa. So zahlt man zum Beispiel:

In Danzig für Seefracht von Weizen nach London $3 \frac{1}{2}$ bis $7 \frac{1}{2}$ Schilling pr. englischen Quarter oder pr. Czetwert $3 \frac{1}{4}$ bis $7 \frac{1}{10}$ fl. W. W.

NB) 11 Quarters sind gleich 15 Czetwert.

1 Schilling ist gleich 1 fl. 14 kr. W. W.

Der grosse Unterschied in der Fracht erscheint auffallend, er besteht aber in dem bezeichneten Verhältnisse, und es hängt von der Jahreszeit und von dem Mangel oder Ueberfluss an Schiffen ab, ob die Fracht theuer oder wohlfeil ist. Jetzt im Frühjahre ist sie 5 Schilling per Quarter.

Für Seeassecuranz von Danzig nach London wird 1 bis 4 Procent vom versicherten Werthe bezahlt, und es entscheidet auch hier die Jahreszeit, ob man den niedrigeren oder höheren Ansatz zahlen muss.

In Odessa zahlt man dagegen:

Für Seefracht nach London 5 bis 10 Schilling pr. englischen Quarter oder pr. Czetwert $4 \frac{2}{3}$ bis 11 fl. W. W. und für Seeassecuranz nach London zahlt man in Odessa $1 \frac{1}{2}$ bis 6 Procent vom versicherten Werthe.

NB) Auch in Odessa ist der Unterschied in Seefrachten und Seeassecuranzen sehr gross und richtet sich eben wie in Danzig nach der Jahreszeit.

§. 38. Ferner muss berücksichtigt werden, dass es für England bei einer plötzlichen Steigerung der Getreidepreise weit vortheilhafter ist, Getreide von Danzig zu beziehen, indem es auf den Empfang desselben in kurzer Frist rechnen kann; der englische Spekulant begnügt sich

alsdann lieber mit einem kleineren aber sicheren Gewinn, und zieht es vor, in Danzig höhere Preise zu zahlen, während er sich nach Odessa nur für Spekulationen, welche auf langen Termin basirt sind, wendet.

Die Getreideversendung aus Galizien auf dem San und der Weichsel nach Danzig hat demnach einen entschiedenen Vorthail vor jener auf dem Dniester nach Odessa, in solchen Jahren, wo England starken Bedarf hat. Kommt es aber in England, wie mehrfältig angestrebt wird, statt der gleitenden Skala, zur Fixirung eines festen Zolles; so wird auch dieser Vorthail Danzigs über Odessa verschwinden.

Auf der andern Seite muss man aber nicht ausser Acht lassen, dass Danzig keinen geregelten sichern Absatz für Weizen darbiethet in solchen Jahren, wo in England die Erndte gut ausgefallen ist; denn nach Italien und Frankreich, nach der Turkey und Griechenland kann Danzig wieder mit Odessa, welches den Haupthäfen Livorno, Genua, Marseille näher und vortheilhafter gelegen ist, nicht konkurriren. Die Kosten der Getreideversendung auf dem Dniester nach Odessa sind bis jetzt bedeutender als jene auf der Weichsel nach Danzig. Es mag diess hauptsächlich in dem Umstande liegen, dass man nicht mit den Galeeren bis nach Odessa gelangen kann, und in die Kosten des Landtransportes verfällt.

§. 39. Ferner mag auch der Verlust an den Galeeren in Danzig nicht so gross seyn als in Bender oder Majaki. Von Bender ist, wie in meiner Brochure gesagt wurde, der Fuhrlohn nach Odessa zu 1 fl. C. M. und in Majaki, einem von Odessa 35 Werst entlegenen Orte, nur 24 bis 27 kr. C. M. per Czetwert; dagegen ist vergangenes Jahr für die Galeeren in Bender beinahe 60 — 70 fl. C. M. mehr bezahlt worden, als in Majaki. Sollte inzwischen, was zu hoffen ist, das Dampfboot, welches die russische Regierung zum

Remorquieren der Galeeren zwischen Majaki und Bender bestimmt hat, noch dieses Jahr in Thätigkeit kommen, so dürfte der Weg über Majaki mehr anzurathen seyn.

Dieses Jahr ist uns der Vorschlag, den wir auch angenommen haben, gemacht worden, den Weizen in Majaki von den Galeeren auf kleine Seeschiffe (Küstenfahrer) überladen zu lassen, welche ihn alsdann über den Liman, und zur See in den Hafen nach Odessa bringen würden.

Diese Küstenfahrer können 400 bis 800 Czetwert laden, und der Unternehmer will, wenn man auf seine Bedingungen eingeht, eine gewisse Anzahl solcher Schiffe zur Disposition stellen, damit in den ersten drei Sommermonaten 20000 bis 25000 Czetwert jeden Monat verführt werden können.

§. 40. Um auf den Unterschied zurückzukommen, welcher sich in den Kosten der Schifffahrt auf dem San und Weichsel, dann gegenheilig auf dem Dniester zeigt, so nehme ich an, dass wenn von Majaki der Weizen zu Wagen nach Odessa verführt wird, die Kosten alsdann grösser sind, als bei der Verschiffung auf dem San und der Weichsel nach Danzig und dieser Unterschied betragen mag pr. Korez 1 fl. W. W.
also pr Czetwert 2 fl. „
rechnet man noch dazu $2\frac{1}{3}$ fl. „
welche man durchschnittlich in Odessa mehr
für Seefracht nach London, als in Danzig
zahlen muss, und ferner $\frac{2}{3}$ fl. „
welche man zu Odessa mehr als in Danzig
für Seeassecuranz zu zahlen hat, so stellt

sich eine Differenz von 5 fl. W. W.
pr. Czetwert zu Gunsten der Expedition nach Danzig heraus. Es ist also einleuchtend, dass man in Galizien für

Weitzen der nach Danzig verführt wird, weit mehr zahlen kann, als für den, der nach Odessa bestimmt ist.

Uibrigens wiederhole ich, dass dieses nur in Jahren der Fall seyn kann, wo England sehr grossen Bedarf hat.

Für denjenigen Weizen, welcher dagegen dem Dienster näher als dem San und der Weichsel liegt, wird aber auf die Dauer die Versendung nach Odessa günstiger seyn. Für schöne Waare wird es in Odessa zu jeder Jahreszeit und unter allen Verhältnissen leicht seyn, schnellen Verkauf zu den höchsten Marktpreisen zu erzielen, und es ist mit Gewissheit zu erwarten, dass das Resultat der Weizenspekulation nach Odessa sich in der Folge noch weit günstiger gestalten wird, als es bis jetzt der Fall war.

§. 41. In dem kurzen Zeitraume von einigen Monaten, während welchen die vorliegende deutsche Uibersetzung der noch Anfangs Jänner 1844 in polnischer Sprache gedruckt erschienenen Brochure die Zensur passierte, haben sich manche Kosten, welche den Weizentransport nach Odessa berühren, um ein Bedeutendes vermehrt, und ich mache es mir zur Pflicht, diese eingetretenen Veränderungen zu veröffentlichen.

Im II. Abschnitte obiger Betrachtungen: »Uibersicht der Kosten des vorjährigen Weizentransportes durch Galeeren auf dem Dniester nach Odessa« sind manche Kosten gegen die Verhältnisse dieses Jahres zu niedrig angenommen, zum Beispiel:

Eine Galeere zu 500 Korez (Czetwert Weizen 300) die ich auf 200 fl. C. M. angenommen kostet jetzt 330 fl. C. M. also ist

der Kostenaufwand grösser um . . . 130 fl. C. M.

Die Sackleinwand ist um 2 kr. W. W. pr

Arshien gestiegen, und es entsteht da-

durch für jede Galeere ein grösserer Kostenaufwand von 20 fl. C. M.

Die Schütthöden sind dieses Jahr in Odessa

um ein Merkliches theurer, und statt

15 fl. C. M. pr. Galeere, wie ich ange-

nommen, muss man sich gefasst machen

auf 25 fl. C. M., also ein grösserer Kos-

ten aufwand von 10 „ „

Ferner müssen füglich Weise die Zinsen

8 Monathe vom ausgelegten Kapital ge-

rechnet werden, und zwar zu $\frac{1}{2}$ Pro-

cent per Monat.

Der Werth einer mit Weizen nach Odessa

beladenen Galeere kann mit Innbegriff

der Transportkosten circa 2000 fl. C. M.

betragen, und $\frac{4}{100}$ Zinsen hievon ma-

chen 80 „ „

Der Weizen muss für Odessa, um gut ver-

kauft werden zu können, und dem Dan-

ziger einigermaßen gleich zu kommen,

ganz vollkommen gereinigt, und ge-

siebt werden. Es ergibt sich dabei ein

Abfall von 5 Prozent, der nur den halben

Werth hat. *) Man erleidet also einen

*) Dieser Verlust aus Anlass der Reinigung des Weizens ist der geringere im Vergleich mit jenem, der dadurch entsteht, wenn der Weizen nicht gleich ursprünglich gehörig gereinigt zugestellt wird. Er kann dann nicht an verschiedenen Orten am Ufer auf die Galeeren verladen werden; man muss ihn zum Reutern und Sieben auf einen und denselben Punkt zusammenhäufen; und diese Anhäufung auf denselben Punkt hat, ausser der Feuersgefahr, nicht nur den Nachtheil der Verzögerung, der Vertheuerung des Transportes u. dgl. zur Folge, sondern weit der be-

Verlust von $2\frac{1}{2}$ procent. 500 Korez ko-
sten 1000 fl., $2\frac{1}{2}\%$ davon sind . . . 25 fl. C. M.

Die Auslagen einer beladenen Galeere ver-
mehren sich also um . . . 265 fl. C. M.

Dieses auf 300 Czetwert vertheilt, macht
pr. Czetwert . . . — „ 53 kr.

oder . . . 2 fl. 12 $\frac{1}{2}$ kr. W. W.

Rechnen wir dazu noch dass der Weizen
hierlands schon dieses Jahr um 1 fl. W. W.

pr. Korez mehr kostet, als oben berech-
net ist (indem heuer allgemein 5 fl. W. W.

pr. Korez bezahlt wird) so ergibt sich eine
weitere Kostenerhöhung für jeden Czet-
wert von . . . 2 fl. W. W.

Schlagen wir hiezu jene . 16 „ „

welche jeder Czetwert laut früherer Be-
rechnung mit der Zustellung nach Odessa
kostet, so ergibt sich, dass der Czetwert
galizischen Weizens dieses Jahr nach
den jetzt eingetretenen Veränderungen
nach Odessa angelangt, auf . . . 20 $\frac{1}{2}$ fl. W. W.
zu stehen kommen wird.

deutendste Uibelstand ist noch dieser, dass bis jetzt auf
der ganzen Uferstrecke des Dniesters nirgend Speicher
anzutreffen sind, in welchen einige Tausend Korez
Weizen untergebracht werden könnten. Durch die-
sen Uibelstand bin ich genöthiget, zu meinen bedeu-
tenden Gebäuden in Koropiec noch einen Speicher
am Dniester auf 10 bis 12 Tausend Korez herzustel-
len, weil ich sonst ohne augenscheinliche Gefahr des
Verlustes gar nicht daran denken könnte, den Han-
del nach Odessa in Zukunft fortzusetzen.

Also kostet ein Czetwert Weitzen bis nach Odessa geliefert, zum Cours von 27 kr.

C. M. pr. 1 Banko Rubel. B. Rubel . . . 17. 96 Kop,

Diese Versendung erscheint also weit weniger vortheilhaft als die vorjährige, aber dagegen sind auch die Preise in Odessa gestiegen. Man zahlt nämlich für den gel-

ben wichtigen Weitzen B. Rubel . . . 21. „

pr. Czetwert, und für den weissen: B. Rubel 22. „

pr. Czetwert, und es steht ein weiterer Aufschwung der Preise zu hoffen.

§. 42. Zum Beweise meiner Behauptung, dass man in Jahren, wo England grossen Bedarf hat, mehr für den nach Danzig bestimmten Weitzen zahlen kann, als für denjenigen, welcher nach Odessa geht, gebe ich die Berechnung

I. vom Weitzen, welcher aus Galizien auf dem San, und der Weichsel nach Danzig verführt, und von dort ebenfalls nach London verschifft wird, und

II. vom Weitzen, welcher aus Galizien auf dem Dnister nach Odessa, und von dort nach London verführt wird.

I. Uiber Odessa nach England.

Ein Czetwert Weitzen aus Galizien kostet

jetzt, nach der eingetretenen Theuerung der Galeeren bis Odessa angelangt, B. Rubel 17. 96 Kop.

Die Kosten in Odessa vom Magazin bis an Bord des Seeschiffes sind pr. Czetwert, wie folgt:

Für Messen die Hälfte von 7 Kop. $3\frac{1}{2}$ Kop. B.

„ Sieben 8 „ —

„ Magazin 1 Monat 8 „ —

Für Transport aus dem Magazin

in den Hafen	35	Kop. B.
„ Auslagen im Hafen, Transport zum Seeschiff	15	„ —
„ Ausfuhrzoll	89	„ —
„ Declaration in der Douane und Quarantaine Gelder	2	„ —
„ Mäkler Courtage beim Ein- kauf des Weizens $\frac{1}{2} \%$ 10	10	„ —
„ Beamten zur Untersuchung, ob die Waare im gehörigen Zustande ist, um ver- laden werden zu können $\frac{1}{4} \%$ 5	5	„ —
„ Briefporto, kleine Kosten	7	„ —
„ Kommission des Kaufmanns 3% 66	66	„ —
„ Wechsel Courtage und Wech- selstempel $\frac{3}{8} \%$	$7 \frac{1}{2}$	„ —

B. Rubel 2. 06 Kop.

**Die Fracht von Odessa nach London im
Frühjahr gewöhnlich 8 Schilling pr.
Quarter.**

1 Quarter englisch ist $= 76 \frac{1}{3}$ Garnez Lem-
berger $= 1 \frac{4}{11}$ russische Czetwert.

1 Schilling englisch ist $= 1$ fl. 14 kr. W.W.
 $= 1 \frac{1}{10}$ Banko Rubel.

Obige Fracht auf russisches Mass und Geld
reduzirt macht demnach pr. Czetwert B. Rubel 6. 50 Kop.

Die Versicherung gegen Seeschaden ist
jetzt 5 Procent vom versicherten Wer-
the B. Rubel 1. 30 Kop.

Es kostet also ein Czetwert Weizen nach
London geliefert unverzollt . . B. Rubel 27. 82 Kop.

15 Czetwert = 11 Quarter	{ Wenn man obigen Preis von Banko Rubel 27, 82 K. nach diesem Verhältniss reduzirt, so stellt sich der Quarter in London unver- zollt auf 34 1/2 Schilling.
1 1/10 Rubel B. = 1 Schilling	
englisch	

II. Uiber Danzig nach England.

Der Weitzen wird jetzt mit Zustellung bis an den San bezahlt 8 fl. W. W. oder 3 fl. 12 kr. C. M. pr. Korez; ganz schöne Partien zahlt man auch mit 4 fl. C. M. pr. Korez, bis an die Weichsel zugestellt. Ich nehme in meiner Berechnung 3 fl. 12 kr. C. an. Man muss bei einer so grossen Reise und bei der Art des Messens auf den Seehäfen das Verhältniss von Korez zu Czetwert nicht günstiger annehmen, als 2 Korez = 1 Czetwert. Der eingekaufte Czetwert kostet demnach 6 fl. 24 kr. C. M. á 27 kr. pr. Rubel Banko, macht pr. Czetwert B. Rubel. 14. 23 Kop.

Die Kosten der Verschiffung sind mir nicht ganz genau bekannt, und ich hoffe, dass der verehrte Hr. v. Jawornicki (Güterbesitzer) seine vielseitigen Erfahrungen in dieser Hinsicht zur öffentlichen Kenntniss bringen wird. Mir ist gesagt, dass diese Kosten von 10 fl. pol. bis zu 2 Silber Rubel pr. Czetwert betragen, also weit weniger, als auf dem Dniester, ich nehme 2 Silber Rubel an, oder Banko Rubel 7 —

Es kostet ein Czetwert Weitzen bis Danzig B. Rubel 21. 23 Kop.

Die Kosten in Danzig vom Magazin bis an
Bord des Seeschiffs betragen wie zu
Odessa B. Rubel 2. 06 Kop.

Die Fracht von Danzig nach London ist
jetzt 5 Schilling pr. Quarter oder pr.
Czetwert B. R. 4. 00 „
Seeassecuranz 2 Procent vom Werthe . . . „ — „ 53 „

Es kostet also ein Czetwert Weitzen nach
London über Danzig geliefert unverzollt
Banko Rubel 27. 82 Kop.

15 Czetwert = 11 Quarters } Somit stellt sich der Quarter
1 $\frac{1}{10}$ B. Rubel = 1 Schilling } in London unverzollt auf
34 $\frac{1}{2}$ Schilling.

Nach vorstehender Berechnung kommt der Weitzen, welcher in Galizien mit 5 fl. W. W. (zum Dniester zugestellt) gekauft, und über Odessa nach London verführt wird, eben so hoch zu stehen, als derjenige, welcher in Galizien zu 3 fl. C. M. (bis zum San zugestellt) verkauft, und über Danzig nach London verführt wird, nämlich beide stellen sich in London unverzollt auf 34 $\frac{1}{2}$ Schillinge pr. englischen Quarter dar.

§. 43. Nach dem mir zugesendeten Preiscourant aus London vom 3. Jänner 1844 waren die Preise daselbst:
für Danziger Weitzen pr Quarter 40 bis 44 Schilling oder
pr Korez 8 $\frac{1}{4}$ bis 9 $\frac{1}{10}$ Gulden C. M.
für Odessär Weitzen pr. Quarter 34 bis 40 Schilling oder
pr. Korez 7 bis 8 $\frac{1}{4}$ fl. C. M.

Seitdem sind die Preise in London um 4 Schillinge pr Quarter gestiegen, und galizischer Weitzen über Odessa nach London verführt, lässt demnach einen Gewinn von 10 Schilling pr Quarter oder beinahe 30 Prozent vom Werthe hoffen.

Einer weitem Steigerung der Preise war bis nun

zu, das widrige Zollverhältniss im Wege. Der Zoll auf ausländischen Weizen richtet sich in England nach den Durchschnittspreisen der innländischen Getreidepreise. Steigen letztere, so fällt der Zoll und umgekehrt, fällt der Preis des innländischen Getreides, so steigt der Zoll für das ausländische. Nach dem Zollgesetze in England darf aber der Zoll auf Weizen 20 Schilling pr Quarter nicht übersteigen, und gerade auf diesem höchsten Satze war der Zoll seit dem vergangenen Spätherbste. Wie sehr dieser Zoll die Einfuhr des fremden Getreides erschwert, wird noch mehr einleuchtend, wenn ich die Reduktion im hiesigen Masse und Gelde mache.

Der jetzige Zoll auf fremden Weizen in England beträgt 20 Schilling pr Quarter, also pr Koro nicht weniger als $4\frac{1}{8}$ fl. C. M. Da nun aber trotz des höchsten Zolles dennoch unsere Preise einen schönen Gewinn für die Spekulation nach England abwerfen, so ist um desto zuversichtlicher auf ein lebhaftes Geschäft in diesem Jahre, und auf eine fernere Steigerung der Preise zu rechnen, denn wie gesagt, der Zoll kann in England nicht mehr steigen, da er bereits seine höchste Stufe erreicht hat, er muss also bei einer Veränderung nur fallen, und dieser Fall des Zolls ist um so wahrscheinlicher, als England sowohl bezüglich der Quantität als auch Qualität nur eine sehr mittelmässige Erndte gehabt hat, und daher sehr viel guten fremden Weizen bedürfen wird. Grosse Vorräthe sind nirgends aufgespeichert, und nur die schönsten Aussichten zur nächsten Erndte könnten im Sommer einer Erhöhung der Preise hinderlich sein.

§. 44. Für diejenigen, welche mit den Handelsverhältnissen nicht näher bekannt sind, und für jene, welche glauben, dass besonders im heuerigen Jahre, wegen des Steigens des Preises vom Czetwert Weizen in Odessa

auf 22 Rubel Banko, uns ein namhafter Gewinn erwarte, wird die nachfolgende Zusammenstellung an ihrem Platze seyn. Wir sagten oben §. 14. II. Abtheilung, dass der Einkauf von 2 Korez oder einem Czetwert Weizen samt den Transportkosten nach Odessa, uns im verflossenen Jahre 1843 auf 14 Gulden W, W, zu stehen gekommen. In Odessa setzten wir den Czetwert um 18 bis 19 Rubel Banko ab; wir profitirten demnach am Czetwert 4 bis 5 fl. W. W. Dabei kommt aber zu erwägen, dass es viele Jahre giebt, wo der Preis niedriger steht, und dass von dem gedachten Gewinne der dreimonatliche Kredit und der Wechselescompt auf fremden Plätzen abgeschlagen werden muss. Ich habe daher vorgezogen den niedrigsten Weizenpreis in Odessa vom Czetwert mit 16 Rubel B. sonach den reinen Gewinn auf 2 fl. W. W. anzuschlagen. Im heurigen Jahre 1844 erwarten wir für den Czetwert Weizen der ersten Gattung im Gewichte über 10 Pud, 22 Rubel Banko; daher wird aus Ursache der höheren Herstellungskosten, der Galeeren, der Säcke und der Umladungsfuhren, bei der grösseren Quantität der Frucht-sendung auf jeden Czetwert eine Mehr-Auslage 3 fl. W. W. entfallen, und der diesjährige Preis von 22 Rubel Banko für den Czetwert, wird in Absicht auf den Gewinn das nähmliche Resultat geben, welches der Preis von 19 Rubel Banko für die beste Gattung meines Weizens im vorigen Jahre ergeben hat. Daher würde jedes Steigen des Preises in Zeiten einer missrathenen Erndte in jenen Ländern, mit welchen der Hafen von Odessa in festen Handelsbeziehungen steht, ein reiner Gewinn für die Unternehmer einer Dampfschiffahrt seyn, wenn die Actien-Gesellschaft ausser dem Dampfboote, auch einen eigenen Wald, eine eigene Fabrik zum Bau der Galeeren und Segelfahrzeuge hätte, die ohne Hülfe der Pferde, durch den Wind getrieben die Rückfahrt zu Berge machen könnten.

Die Kosten des Transportes wären dann ganz dieselben, die Gesellschaft aber wäre gegen ein willkührliches Vertheuern der Preise sowohl beim Ankaufe der Baumaterialien zu den Galeeren, als auch beim Ankaufe schon fertiger Galeeren gesichert; endlich wäre das Dingen der Fuhren von Bender oder Majaki nach Odessa nicht nothwendig; so dass bei jedem Steigen des Preises in diesem Hafen die Gesellschaft gewinnen müsste. Dabei würde der Umsatz der Frucht in Geld binnen 14 Tagen geschehen, das Letztere könnte zu einem zweyten Ankaufe und nochmaliger Versendung verwendet werden, während wir jetzt im Jahre nur eine einzige Defluidirung machen können, weil es mit dem Bau der Galeeren so schwer fällt, die jetzt schon bald um das Doppelte theurer geworden sind, fortan theurer werden, und doch nur einmahl zur Fahrt nach Bender oder Majaki, wo sie um einen Spottpreis hingegeben werden müssen, zu brauchen sind. Würden wir aber ein Dampfboot oder wenigstens Segelschiffe, würden wir einen eigenen Wald, eine eigene Fabrik zur Erbauung der Fahrzeuge haben, so würden wir unser Kapital mehrmahl im Jahre umsetzen, im Fruchteinkauf und Absatz nutzbringend machen, und dreymahl dabei gewinnen können.

Noch ein anderer Hauptvorthail würde uns durch ein Dampfboot und Reserve-Galeeren erwachsen, über welchen einige Worte zu sagen mir vergönnt sey. Dieser Vorthail bestünde darin, dass wir im jeden Jahre, gleich mit dem ersten Frühlingsfahrwasser, so bald es vom Eise frey wird, unsern Transport auf das Regelmässigste nach Odessa abgehen lassen, verkaufen, und mit dem gelösten Gelde zurückgekehrt, zur Zeit der Contracte im Lemberg unsere Geschäfte machen, und auf einen neuen Fruchteinkauf zu einem zweiten, oder herbstlichen Transporte bedacht seyn könnten.

Handel in Odessa im Jahre 1843.

	Czetwert	Stück	Werth in Silberrub.
Weitzen	„	1743376 ¹ / ₂	10203376
Roggen (Korn)	„	32428 ¹ / ₂	117412
Leinsaamen	„	109081	790040
Erbsen	„	4708	19137
Hafer	„	4019	10138
Gerste	„	44	67
Hirse	„	45	144
Linsen	„	38	114
Bohnen, weisse	„	585 ¹ / ₂	2825
Mehl	Pud	109029	107802
Butter	dtto.	1425	5874
Kaviar	„	3676	11676
Rübsaat	Czetwert	102	510
Kleesamen	dtto.	15	90
Graine de Myagrum	dtto.	20	80
Hanf	Pud	6859	27457
Talg	dtto.	314444	1171428
Wolle, Merinos	„	78847	1496835
dtto. Zigay	„	25260	238290
dtto. ordinäre	„	48546	280540
Leder, rohes	„	24506	114589
dtto. gegerbtes	„	703	9798
Wallrosszähne	„	722	20215
Rohe Metalle, Eisenstan- gen etc.	„	16173	50324
Rohe Metalle, Kupfer et Messing	„	2581	24076
Wachs	„	4077	16520
Potasch	„	4056	3170
Bauholz, Bretter et Dauben	Duzend	1001	8054
Seilwerk	Pud	28113	62416
Lichter	dtto.	12082	47699
Gearbeitete Metalle, Gold- draht	Litre	850	21900
Gearbeitete Metalle, elin- quant	Pud	779	45132
Verschiedene Manufacturen	„	„	74542
Pelze	Pud	224	16502
Verschiedene Waaren im Detail	„	„	115149

Zusammen Silberrubel 15114921.

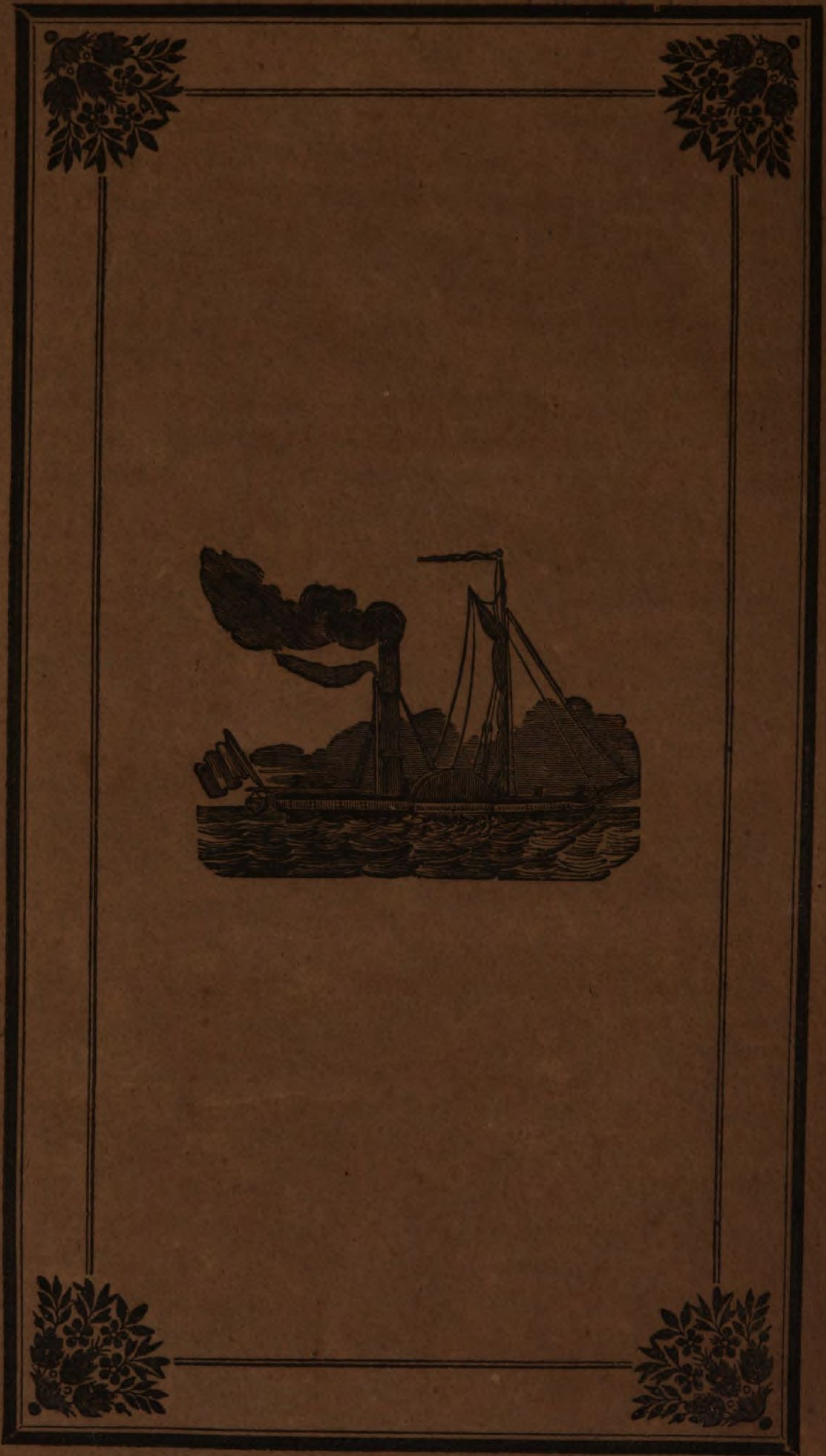
Verzeichniss der importirten Waaren.

	Oxhoft	Boutel	Stück	Werth in Silberrub.
Wein	dtto. 11046	dtto.	53527	343231
Porter	dtto. 7	dtto.	166243	46471
Rum	Anker 862	—	—	15305
Raffinirter Zucker	—	Pud	48284	249431
Kaffee	—	dtto.	12983	100960
Thee	—	dtto.	2411	109598
Trockene Früchte	—	dtto.	204902	325426
Frische Früchte	—	dtto.	—	66779
Oliven	—	dtto.	8926	17050
Pfeffer	—	dtto.	7852	43043
Gewürze	—	dtto.	960	7000
Türkischer Tabak	—	dtto.	10619	125565
Doguerien	—	dtto.	—	48108
Rothe Baumwolle	—	dtto.	50495	241158
Gesponnene dtto.	—	dtto.	8443	98232
Gefärbte dtto.	—	dtto.	15	238
Rohe Seide	—	dtto.	537	89125
Farben	—	dtto.	—	53336
Oehl	—	dtto.	59044	271666
Farin - Zucker	—	dtto.	155	655
Rohe Metalle Zinn	—	dtto.	2562	18165
dtto. dtto. Bley	—	dtto.	53538	51990
dtto. dtto. Blech	—	dtto.	2877	22532
Gummi	—	dtto.	270	7107
Tischlerholz	—	dtto.	13725	20804
Diverse Manu- oturen	—	dtto.	—	762609
Bijouterien	—	dtto.	—	33791
Gearbeitetes Gold	Pfund 29	Zol	91	12973
Uhren	—	Stücke	2766	26733
Korken	—	Pud	879	2205
Feine Perlen	Pfund 34	Zol.	29	20867
Korallen	Pud 11	Pfund 31	Zol. 77	15321
Pelze	dtto. 52	Pfund 39	$\frac{1}{a}$	3919
Weihrauch	—	Pud	3920	19780
Diverse Waaren	—	—	—	590892
Geld Silber	—	—	—	937929
Gold	—	—	—	580870

Zusammen Silb. Rubel 5380955.

Bayrische
Staatbibliothek
MÜNCHEN

1718B 22



Mysłowski, Antoni

Betrachtungen des Anton Ritter Rawicz von Myslowski, galizischen Landstandes, Grundherrn von Koropiec, Mykietyńce, dann der Güter Zubrzec, Scianka und Żyżnomierz Stanisławower Kreises über den Getreidehandel aus Galizien nach Odessa, und über Die Einführung einer Dampfschiffahrt auf dem Dnjester einstweilen von Koropiec nach Odessa, und nach der Regulirung

Lemberg 1844

81.84483

urn:nbn:de:bvb:12-bsb10704601-9